

POSITION COMMUNE (CE) N° 32/2005**arrêtée par le Conseil du 18 juillet 2005****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2005 du Parlement européen et du Conseil du ...
relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil**

(2005/C 264 E/03)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, ci-après dénommé «code ISM», a été adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 1993. Ce code est progressivement devenu obligatoire pour la plupart des navires effectuant des voyages internationaux, du fait de l'adoption en mai 1994 du chapitre IX: «Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires» de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS).
- (2) Le code ISM a été modifié par l'OMI aux termes de sa résolution MSC.104 (73), adoptée le 5 décembre 2000.
- (3) Des lignes directrices relatives à l'application du code ISM par les administrations ont été adoptées par l'OMI par la résolution A.788 (19) le 23 novembre 1995. Ces lignes directrices ont été modifiées par la résolution A.913 (22) du 29 novembre 2001.

- (4) Le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers ⁽³⁾ a rendu le code ISM obligatoire au niveau communautaire, à partir du 1^{er} juillet 1996, pour tous les transbordeurs rouliers de passagers exploitant une ligne régulière à destination ou en provenance de ports des États membres, qu'ils effectuent des voyages nationaux ou internationaux et quel que soit leur pavillon. Il s'agissait là d'une première étape pour assurer une application uniforme et cohérente du code ISM dans tous les États membres.
- (5) Le 1^{er} juillet 1998, le code ISM est devenu obligatoire, conformément aux dispositions du chapitre IX de la SOLAS, pour les compagnies exploitant, pour des voyages internationaux, des navires à passagers, notamment des engins à passagers à grande vitesse, des pétroliers, des transporteurs de produits chimiques, des transporteurs de gaz, des vraquiers et des engins à cargaison à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.
- (6) Le 1^{er} juillet 2002, le code ISM est devenu obligatoire pour les compagnies exploitant, pour des voyages internationaux, d'autres navires de charge et des unités mobiles de forage au large d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.
- (7) L'application stricte et obligatoire du code ISM peut améliorer de manière effective la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection de l'environnement.
- (8) Il est souhaitable d'appliquer directement le code ISM aux navires battant pavillon d'un État membre ainsi qu'aux navires, quel que soit leur pavillon, qui effectuent exclusivement des voyages nationaux ou qui assurent un service régulier de transport maritime à destination ou en provenance de ports des États membres.
- (9) L'adoption d'un nouveau règlement, dont l'applicabilité est directe, devrait permettre de garantir l'application du code ISM, étant entendu qu'il appartient aux États membres de décider s'il y a lieu d'appliquer le code aux navires qui, quel que soit leur pavillon, opèrent exclusivement dans les zones portuaires.
- (10) Il convient donc d'abroger le règlement (CE) n° 3051/95.

⁽¹⁾ JO C 302 du 7.12.2004, p. 20.⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 10 mars 2004 (JO C 102 E du 28.4.2004, p. 565), position commune du Conseil du 18 juillet 2005 et position commune du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).⁽³⁾ JO L 320 du 30.12.1995, p. 14. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

(11) Si un État membre estime que les compagnies éprouveront en pratique des difficultés à se conformer à des dispositions spécifiques de la partie A du code ISM en ce qui concerne certains navires ou certaines catégories de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux dans cet État membre, il peut déroger en tout ou en partie aux dispositions en question en adoptant des mesures assurant un niveau de réalisation équivalent des objectifs dudit code. Il peut, en ce qui concerne ces navires et compagnies, établir d'autres procédures de certification et de vérification.

(12) Il est nécessaire de tenir compte de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant le contrôle par l'État du port ⁽¹⁾.

(13) Il est également nécessaire de tenir compte de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ⁽²⁾, afin de définir les organismes agréés aux fins du présent règlement, ainsi que de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽³⁾, afin de déterminer le champ d'application du présent règlement en ce qui concerne les navires à passagers effectuant des voyages nationaux.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la modification de l'annexe II en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁴⁾.

(15) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'amélioration de la gestion de la sécurité et de la sécurité de l'exploitation des navires ainsi que la prévention de la pollution par les navires, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

⁽²⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE.

⁽³⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/75/CE de la Commission (JO L 190 du 30.7.2003, p. 6).

⁽⁴⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement a pour objectif d'améliorer la gestion de la sécurité, la sécurité de l'exploitation et la prévention de la pollution en ce qui concerne les navires visés à l'article 3, paragraphe 1, en assurant le respect du code ISM par les compagnies exploitant ces navires, au moyen:

- a) de la mise en place, de la mise en œuvre et de l'entretien adéquat par les compagnies de systèmes de gestion de la sécurité à bord et à terre; et
- b) du contrôle de ces systèmes par les administrations de l'État du pavillon et du port.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «code ISM»: le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale aux termes de la résolution A.741 (18) de l'Assemblée du 4 novembre 1993, modifiée par la résolution MSC.104 (73) du comité de la sécurité maritime du 5 décembre 2000 et figurant à l'annexe I du présent règlement, dans sa version actualisée;
- 2) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément à la directive 94/57/CE;
- 3) «compagnie»: le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code ISM;
- 4) «navire à passagers»: un navire, y compris un engin à grande vitesse, qui transporte plus de douze passagers ou un sous-marin à passagers;

5) «passager»: toute personne autre que:

Article 3

Champ d'application

- a) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce dernier, ainsi que
- b) les enfants âgés de moins d'un an;
- 6) «engin à grande vitesse»: un engin à grande vitesse au sens de la règle X-1/2 de la SOLAS, dans sa version actualisée. En ce qui concerne les engins à passagers à grande vitesse, les restrictions définies à l'article 2, point f), de la directive 98/18/CE sont applicables;
- 7) «navire de charge»: un navire, y compris un engin à grande vitesse, qui n'est pas un navire à passagers;
- 8) «voyage international»: tout voyage par mer d'un port d'un État membre ou de tout autre État vers un port situé en dehors de cet État, ou inversement;
- 9) «voyage national»: tout voyage effectué dans des zones maritimes d'un port d'un État membre vers le même port ou un autre port de cet État membre;
- 10) «service régulier de transport maritime»: une série de traversées par navire organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes points ou davantage:
- a) soit selon un horaire publié;
- b) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable;
- 11) «transbordeur roulier de passagers»: un navire de mer destiné à transporter des passagers, tel que défini au chapitre II-1 de la SOLAS, dans sa version actualisée;
- 12) «submersible à passagers»: un engin mobile transportant des passagers, exploité principalement sous l'eau et ayant besoin d'une assistance en surface, par exemple un navire de surface ou un service à terre, pour une fonction de surveillance ainsi qu'une ou plusieurs des fonctions suivantes:
- a) recharge de la source d'énergie;
- b) recharge d'air à haute pression;
- c) recharge de l'équipement d'entretien de la vie;
- 13) «unité mobile de forage au large»: un navire capable d'effectuer des opérations de forage ayant pour but d'explorer ou d'exploiter les ressources du sous-sol marin, comme les hydrocarbures liquides ou gazeux, le soufre ou le sel;
- 14) «jauge brute»: la jauge brute d'un navire, déterminée conformément à la convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969 ou, dans le cas de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux et dont la jauge n'a pas été calculée conformément à ladite convention, la jauge brute du navire déterminée conformément aux réglementations nationales en matière de jaugeage.

1. Le présent règlement s'applique aux types de navires suivants ainsi qu'aux compagnies qui les exploitent:

- a) navires de charge et navires à passagers, battant pavillon d'un État membre, effectuant des voyages internationaux;
- b) navires de charge et navires à passagers assurant exclusivement des voyages nationaux, quel que soit leur pavillon;
- c) navires de charge et navires à passagers assurant des services réguliers de transport maritime à destination ou en provenance des ports des États membres, quel que soit leur pavillon;
- d) unités mobiles de forage au large opérant sous l'autorité d'un État membre.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux types de navires suivants ni aux compagnies qui les exploitent:

- a) navires de guerre ou destinés aux transports de troupes et autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins de service public non commercial;
- b) navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, navires en bois de construction primitive, yachts et bateaux de plaisance, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;
- c) navires de pêche;
- d) navires de charge et unités mobiles de forage au large de moins de 500 tonneaux de jauge brute;
- e) navires à passagers, autres que les transbordeurs rouliers de passagers, dans les zones maritimes des classes C et D, telles qu'elles sont définies à l'article 4 de la directive 98/18/CE.

Article 4

Mise en conformité

Les États membres veillent à ce que toutes les compagnies qui exploitent des navires rentrant dans le champ d'application du présent règlement se conforment aux dispositions de celui-ci

Article 5

Prescriptions relatives à la gestion de la sécurité

Les navires visés à l'article 3, paragraphe 1, et les compagnies qui les exploitent se conforment aux prescriptions de la partie A du code ISM.

*Article 6***Certification et vérification**

À des fins de certification et de vérification, les États membres se conforment aux dispositions de la partie B du code ISM.

*Article 7***Dérogation**

1. Un État membre peut, s'il estime que des compagnies éprouveront en pratique des difficultés à se conformer aux points 6, 7, 9, 11 et 12 de la partie A du code ISM en ce qui concerne certains navires ou certaines catégories de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux dans l'État membre concerné, déroger en tout ou en partie à ces dispositions en adoptant des mesures assurant un niveau de réalisation équivalent des objectifs dudit code.

2. Un État membre peut, en ce qui concerne les navires et les compagnies pour lesquels une dérogation a été accordée en vertu du paragraphe 1, s'il estime que l'application des prescriptions énoncées à l'article 6 pose en pratique des difficultés, établir d'autres procédures de certification et de vérification.

3. Dans les circonstances définies au paragraphe 1 et, le cas échéant, au paragraphe 2, la procédure suivante s'applique:

- a) l'État membre concerné notifie à la Commission la dérogation qu'il entend accorder ainsi que les mesures qu'il compte adopter;
- b) si, dans un délai de six mois à compter de la notification, il est décidé, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, que la dérogation proposée n'est pas justifiée ou que les mesures proposées ne sont pas suffisantes, il est exigé de l'État membre concerné qu'il modifie ou qu'il renonce à adopter les dispositions proposées;
- c) l'État membre publie toutes les mesures adoptées en faisant directement référence au paragraphe 1 et, le cas échéant, au paragraphe 2.

4. À la suite d'une dérogation accordée au titre du paragraphe 1 et, le cas échéant, du paragraphe 2, l'État membre concerné délivre un certificat indiquant les limitations opérationnelles applicables, conformément au point 5, second alinéa, de l'annexe II.

*Article 8***Validité, acceptation et reconnaissance des certificats**

1. L'attestation de conformité est valable cinq ans au plus à compter de sa date d'émission. Le certificat de gestion de la

sécurité est valable cinq ans au plus à compter de sa date d'émission.

2. En cas de renouvellement de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité, les dispositions pertinentes de la partie B du code ISM sont applicables.

3. Les États membres acceptent les attestations de conformité, les attestations provisoires de conformité, les certificats de gestion de la sécurité et les certificats provisoires de gestion de la sécurité émis par l'administration d'un autre État membre ou par un organisme agréé agissant en son nom.

4. Les États membres acceptent les attestations de conformité, les attestations provisoires de conformité, les certificats de gestion de la sécurité et les certificats provisoires de gestion de la sécurité émis par les administrations de pays tiers ou au nom de ces administrations.

Cependant, en ce qui concerne les navires effectuant un service régulier de transport maritime, la conformité, avec le code ISM, des attestations de conformité, des attestations provisoires de conformité, des certificats de gestion de la sécurité et des certificats provisoires de gestion de la sécurité, délivrés au nom des administrations de pays tiers, est vérifiée par tout moyen approprié par l'État membre ou les États membres concernés ou en leur nom, à moins qu'ils n'aient été délivrés par l'administration d'un État membre ou par un organisme agréé.

*Article 9***Sanctions**

Les États membres établissent le régime des sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour en garantir l'application. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 10***Rapports**

1. Les États membres présentent tous les deux ans à la Commission un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement.

2. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, un formulaire type harmonisé pour ces rapports.

3. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, prépare, dans les six mois suivant la réception des rapports des États membres, un rapport consolidé relatif à la mise en œuvre du présent règlement, qui contient, le cas échéant, les mesures proposées. Ce rapport est adressé au Parlement européen et au Conseil.

Article 11

Modifications

1. Des modifications apportées au code ISM peuvent être exclues du champ d'application du présent règlement conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires ⁽¹⁾.

2. Toute modification de l'annexe II est effectuée conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à deux mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 13

Abrogation

1. Le règlement (CE) n° 3051/95 est abrogé avec effet au ... ^(*).

2. Les attestations provisoires de conformité, les certificats provisoires de gestion de la sécurité, les attestations de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés avant le ... ^(**) restent valables jusqu'à leur expiration ou à leur prochain visa de vérification.

Article 14

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

En ce qui concerne les navires de charge et les navires à passagers qui ne sont pas déjà tenus de se conformer au code ISM, le présent règlement est applicable à partir du ... ^(*).

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

^(*) La date d'entrée en vigueur du présent règlement.

^(**) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION [CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM)]

PARTIE A — MISE EN ŒUVRE

1. GÉNÉRALITÉS
 - 1.1. **Définitions**
 - 1.2. **Objectifs**
 - 1.3. **Application**
 - 1.4. **Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité (SMS)**
2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
3. RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DE LA COMPAGNIE
4. PERSONNE(S) DÉSIGNÉE(S)
5. RESPONSABILITÉS ET AUTORITÉ DU CAPITAINE
6. RESSOURCES ET PERSONNEL
7. ÉTABLISSEMENT DE PLANS POUR LES OPÉRATIONS À BORD
8. ÉTAT DE PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE
9. NOTIFICATION ET ANALYSE DES IRRÉGULARITÉS, DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX
10. MAINTIEN EN ÉTAT DU NAVIRE ET DE SON ARMEMENT
11. DOCUMENTS
12. VÉRIFICATION, EXAMEN ET ÉVALUATION EFFECTUÉS PAR LA COMPAGNIE

PARTIE B — CERTIFICATION ET VÉRIFICATION

13. CERTIFICATION ET VÉRIFICATION PÉRIODIQUE
14. CERTIFICATION PROVISOIRE
15. VÉRIFICATION
16. MODÈLES DE CERTIFICATS

CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION [CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM)]

PARTIE A — MISE EN ŒUVRE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 **Définitions**

Les définitions suivantes s'appliquent aux parties A et B du présent code.

- 1.1.1. «Code international de gestion de la sécurité» (ISM) désigne le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, tel qu'il a été adopté par l'Assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'OMI.
- 1.1.2. «Compagnie» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code.
- 1.1.3. «Administration» désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- 1.1.4. «Système de gestion de la sécurité» désigne un système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.
- 1.1.5. «Attestation de conformité» désigne un document délivré à une compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent code.
- 1.1.6. «Certificat de gestion de la sécurité» désigne un document délivré à un navire et attestant que la compagnie et le personnel d'encadrement à bord exploitent le navire conformément au système de gestion de la sécurité approuvé.
- 1.1.7. «Preuve objective» désigne tout renseignement, document ou exposé des faits, quantitatif ou qualitatif ayant trait à la sécurité ou à l'existence et à l'application d'un élément du système de gestion de la sécurité qui se fonde sur des constatations, des mesures ou des essais et qui peut être vérifié.
- 1.1.8. «Constatation» désigne un exposé des faits établi lors d'un audit de la gestion de la sécurité et étayé par des preuves objectives.
- 1.1.9. «Défaut de conformité» désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu'une prescription spécifiée n'a pas été observée.
- 1.1.10. «Défaut de conformité majeur» désigne une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l'environnement et qui exige des mesures correctives immédiates; cette expression s'applique aussi au fait qu'une prescription du code ISM n'est pas appliquée de façon efficace et systématique.
- 1.1.11. «Date anniversaire» fait référence au jour et au mois de l'année correspondant à la date d'expiration de l'attestation ou du certificat à prendre en considération.
- 1.1.12. «Convention» désigne la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

1.2. **Objectifs**

- 1.2.1. Les objectifs du code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en à particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.

- 1.2.2. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité devraient notamment être les suivants:
- 1.2.2.1. offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger;
 - 1.2.2.2. établir des mesures de précaution contre tous les risques identifiés; ainsi que
 - 1.2.2.3. améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.
- 1.2.3. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir:
- 1.2.3.1. la conformité aux règles et aux règlements obligatoires; et
 - 1.2.3.2. que les recueils de règles, les codes, les directives et les normes applicables recommandés par l'OMI, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime soient pris en considération.

1.3. **Application**

Les prescriptions du présent code peuvent être appliquées à tous les navires.

1.4. **Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité (SMS)**

Chaque compagnie devrait établir, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques suivantes:

- 1.4.1. une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
- 1.4.2. des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'État du pavillon applicables;
- 1.4.3. une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre;
- 1.4.4. des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent code;
- 1.4.5. des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence; ainsi que
- 1.4.6. des procédures d'audit interne et de contrôle de la gestion.

2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- 2.1. La compagnie devrait établir une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui décrive comment les objectifs énoncés au point 1.2 seront réalisés.
- 2.2. La compagnie devrait veiller à ce que cette politique soit appliquée à tous les niveaux de l'organisation, tant à bord des navires qu'à terre.

3. RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DE LA COMPAGNIE

- 3.1. Si la responsabilité de l'exploitation du navire incombe à une entité autre que le propriétaire de ce navire, ce dernier doit faire parvenir à l'administration le nom complet et les coordonnées de cette entité.
- 3.2. La compagnie devrait définir et établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l'ensemble du personnel chargé de la gestion, de l'exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution ou ayant une incidence sur celles-ci.
- 3.3. La compagnie doit veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s'acquitter de leurs tâches.

4. PERSONNE(S) DÉSIGNÉE(S)

Pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon ce qui convient, désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction. La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin.

5. RESPONSABILITÉS ET AUTORITÉ DU CAPITAINE

5.1. La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de:

5.1.1. mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement;

5.1.2. encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique;

5.1.3. donner les ordres et les consignes appropriées d'une manière claire et simple;

5.1.4. vérifier qu'il est satisfait aux spécifications; ainsi que

5.1.5. passer en revue le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre.

5.2. La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité, que le capitaine a le pouvoir absolu et la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de solliciter l'assistance de la compagnie selon que de besoin.

6. RESSOURCES ET PERSONNEL

6.1. La compagnie devrait s'assurer que le capitaine:

6.1.1. a les qualifications requises pour commander le navire;

6.1.2. connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie; et

6.1.3. bénéficie de tout l'appui nécessaire pour s'acquitter en toute sécurité de ses tâches.

6.2. La compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique requise conformément aux prescriptions internationales et nationales pertinentes.

6.3. La compagnie devrait établir des procédures pour garantir que le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement reçoivent la formation nécessaire à l'exécution de leurs tâches.

Les consignes qui doivent être données avant l'appareillage devraient être identifiées, établies par écrit et transmises.

6.4. La compagnie devrait veiller à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie comprenne de manière satisfaisante les règles, les règlements, les recueils de règles, les codes et les directives pertinents.

6.5. La compagnie devrait établir et maintenir des procédures permettant d'identifier la formation éventuellement nécessaire pour la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et veiller à ce qu'une telle formation soit dispensée à l'ensemble du personnel concerné.

6.6. La compagnie devrait élaborer des procédures garantissant que le personnel du navire reçoit les renseignements appropriés sur le système de gestion de la sécurité dans une ou plusieurs langue(s) de travail qu'il comprend.

- 6.7. La compagnie devrait veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux dans le cadre de leurs fonctions liées au système de gestion de la sécurité.
7. ÉTABLISSEMENT DE PLANS POUR LES OPÉRATIONS À BORD
- La compagnie devrait définir les procédures à suivre pour l'établissement de plans et de consignes, y compris les listes de contrôle si besoin est, pour les principales opérations à bord concernant la sécurité du navire et la prévention de la pollution. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié.
8. ÉTAT DE PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE
- 8.1. La compagnie devrait établir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre pour y faire face.
- 8.2. La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence.
- 8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, aux accidents et aux situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.
9. NOTIFICATION ET ANALYSE DES IRRÉGULARITÉS, DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX
- 9.1. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des procédures garantissant que les irrégularités, les accidents et les incidents potentiellement dangereux sont signalés à la compagnie et qu'ils font l'objet d'une enquête et d'une analyse, l'objectif étant de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution.
- 9.2. La compagnie devrait établir des procédures pour l'application de mesures correctives.
10. MAINTIEN EN ÉTAT DU NAVIRE ET DE SON ARMEMENT
- 10.1. La compagnie devrait mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie.
- 10.2. Pour satisfaire à ces prescriptions, la compagnie devrait veiller à ce que:
- 10.2.1. des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés;
- 10.2.2. toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue;
- 10.2.3. les mesures correctives appropriées soient prises; et que
- 10.2.4. ces activités soient consignées dans un registre.
- 10.3. La compagnie devrait établir, dans le cadre du système de gestion de la sécurité, des procédures permettant d'identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. Ces mesures devraient inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours ainsi que des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence.
- 10.4. Les inspections mentionnées au point 10.2 ainsi que les mesures visées au point 10.3 devraient être intégrées dans le programme d'entretien courant.
11. DOCUMENTS
- 11.1. La compagnie devrait élaborer et maintenir des procédures permettant de contrôler tous les documents et les renseignements se rapportant au système de gestion de la sécurité.

- 11.2. La compagnie devrait s'assurer que:
 - 11.2.1. des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents;
 - 11.2.2. les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent; et que
 - 11.2.3. les documents périmés sont rapidement retirés.
- 11.3. Les documents utilisés pour décrire et mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité peuvent faire l'objet du «Manuel de gestion de la sécurité». Ces documents devraient être conservés sous la forme jugée la plus appropriée par la compagnie. Chaque navire devrait avoir à bord tous les documents le concernant.

12. VÉRIFICATION, EXAMEN ET ÉVALUATION EFFECTUÉS PAR LA COMPAGNIE

- 12.1. La compagnie devrait effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution sont conformes au système de gestion de la sécurité.
- 12.2. La compagnie devrait évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système conformément aux procédures qu'elle a établies.
- 12.3. Les audits ainsi que les éventuelles mesures correctives devraient être exécutés conformément aux procédures établies.
- 12.4. Le personnel qui procède aux audits ne devrait pas faire partie du secteur soumis à l'audit, à moins que cela soit impossible en raison de la taille et des caractéristiques de la compagnie.
- 12.5. Les résultats des audits et des révisions devraient être portés à l'attention de l'ensemble du personnel ayant des responsabilités dans le secteur en cause.
- 12.6. Le personnel d'encadrement responsable du secteur concerné devrait prendre sans retard les mesures correctives nécessaires pour remédier aux déficiences constatées.

PARTIE B — CERTIFICATION ET VÉRIFICATION

13. CERTIFICATION ET VÉRIFICATION PÉRIODIQUE

- 13.1. Le navire devrait être exploité par une compagnie ayant obtenu une attestation de conformité ou une attestation provisoire de conformité conformément au point 14.1, qui soit applicable à ce navire.
- 13.2. L'attestation de conformité devrait être délivrée par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire de la convention, à toute compagnie satisfaisant aux prescriptions du présent code pour une période déterminée par l'administration et qui ne devrait pas excéder cinq ans. Une telle attestation devrait être acceptée comme preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du présent code.
- 13.3. L'attestation de conformité n'est valable que pour les types de navires expressément indiqués sur cette attestation. Cette indication devrait reposer sur les types de navires sur lesquels était basée la vérification initiale. D'autres types de navires ne devraient être ajoutés qu'après vérification de la capacité de la compagnie à satisfaire aux prescriptions du présent code applicables à ces types de navires. Dans ce contexte, les types de navires sont ceux visés à la règle IX/1 de la convention.

- 13.4. La validité d'une attestation de conformité devrait être vérifiée chaque année par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire de la convention, dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent la date anniversaire.
- 13.5. L'attestation de conformité devrait être retirée par l'administration ou, à la demande de celle-ci, par le gouvernement de l'État signataire qui l'a délivrée, lorsque la vérification annuelle requise au point 13.4 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves de défauts de conformité majeurs avec le présent code.
- 13.5.1. En cas de retrait de l'attestation de conformité, tous les certificats de gestion de la sécurité et/ou les certificats provisoires de gestion de la sécurité associés à cette attestation devraient également être retirés.
- 13.6. Une copie de l'attestation de conformité devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou aux fins du contrôle visé à la règle IX/6.2 de la convention. Il n'est pas exigé que cette copie soit authentifiée ou certifiée.
- 13.7. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire, pour une période ne dépassant pas cinq ans, par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré après vérification que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé. Ce certificat devrait être accepté comme preuve que le navire satisfait aux prescriptions du présent code.
- 13.8. La validité du certificat de gestion de la sécurité devrait faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, sur demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire. S'il est prévu d'effectuer une seule vérification intermédiaire et si le certificat de gestion de la sécurité est valable pour une durée de cinq ans, cette vérification devrait avoir lieu entre les dates du deuxième et du troisième anniversaires de la délivrance du certificat de gestion de la sécurité.
- 13.9. Outre les prescriptions énoncées au point 13.5.1, le certificat de gestion de la sécurité devrait être retiré par l'administration ou, à la demande de celle-ci, par le gouvernement de l'État signataire qui l'a délivré, lorsque la vérification intermédiaire requise au point 13.8 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves d'un défaut de conformité majeur avec le présent code.
- 13.10. Nonobstant les prescriptions énoncées aux points 13.2 et 13.7, lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, la nouvelle attestation de conformité ou le nouveau certificat de gestion de la sécurité devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant.
- 13.11. Lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, la nouvelle attestation de conformité ou le nouveau certificat de gestion de la sécurité devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de cette date.
14. CERTIFICATION PROVISOIRE
- 14.1. Une attestation de conformité provisoire peut être délivrée pour faciliter la mise en œuvre initiale du présent code lorsque:
1. une compagnie vient d'être créée; ou
 2. de nouvelles catégories de navires doivent être ajoutées à une attestation de conformité existante, après vérification que cette compagnie est dotée d'un système de gestion de la sécurité qui répond aux objectifs énoncés au point 1.2.3 du présent code, sous réserve que la compagnie démontre qu'elle a planifié l'application d'un système de gestion de la sécurité qui satisfait à toutes les prescriptions du présent code durant la période de validité de l'attestation de conformité provisoire. Cette attestation provisoire de conformité devrait être délivrée pour une période n'excédant pas douze mois par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement d'un autre État signataire. Une copie de l'attestation de conformité provisoire devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la convention. Il n'est pas exigé que cette copie soit authentifiée ou certifiée.

- 14.2. Un certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré:
1. aux navires neufs au moment de leur livraison;
 2. lorsqu'une compagnie assume pour la première fois la responsabilité de l'exploitation d'un navire; ou
 3. lorsqu'un navire change de pavillon.
- Ce certificat provisoire de gestion de la sécurité devrait être délivré, pour une période n'excédant pas six mois, par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, sur demande de celle-ci, par le gouvernement d'un autre État signataire.
- 14.3. Dans des cas particuliers, l'administration ou, sur demande de l'administration, le gouvernement d'un autre État signataire, peut proroger la validité du certificat provisoire de gestion de la sécurité pour une période supplémentaire qui ne devrait pas excéder six mois à compter de la date d'expiration.
- 14.4. Un certificat provisoire de gestion de la sécurité peut être délivré après vérification que:
1. l'attestation de conformité ou l'attestation provisoire de conformité correspond au navire en question;
 2. le système de gestion de la sécurité mis en place par la compagnie pour le navire en question comprend les éléments essentiels du présent code et qu'il a été soit évalué lors de l'audit effectué en vue de la délivrance de l'attestation de conformité, soit prouvé conforme aux conditions requises pour la délivrance de l'attestation provisoire de conformité;
 3. la compagnie a prévu d'effectuer un contrôle de la gestion du navire dans un délai de trois mois;
 4. le capitaine et les officiers sont familiarisés avec le système de gestion de la sécurité et les dispositions prévues pour son application;
 5. les consignes qui sont jugées essentielles sont données avant l'appareillage; et
 6. les informations utiles sur le système de gestion de la sécurité ont été données dans une langue de travail ou dans des langues que le personnel du navire comprend.
15. VÉRIFICATION
- 15.1. Toutes les vérifications requises par les prescriptions du présent code devraient être effectuées conformément à des procédures jugées acceptables par l'administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ⁽¹⁾.
16. MODÈLES DE CERTIFICATS
- 16.1. L'attestation de conformité, le certificat de gestion de la sécurité, l'attestation provisoire de conformité et le certificat provisoire de gestion de la sécurité devraient être établis selon les modèles figurant en appendice au présent code. Lorsque la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte devrait comporter une traduction dans l'une de ces langues.
- 16.2. Outre les prescriptions énoncées au point 13.3, il peut être ajouté aux types de navires indiqués sur l'attestation de conformité et l'attestation provisoire de conformité toutes limitations de l'exploitation des navires décrites dans le système de gestion de la sécurité.

⁽¹⁾ Voir les directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations, adoptées par l'Organisation par la résolution A.913 (22).

Appendice

Modèles d'attestation de conformité, de certificat de gestion de la sécurité, d'attestation provisoire de conformité et de certificat provisoire de gestion de la sécurité

ATTESTATION DE CONFORMITÉ

(Cachet officiel)

(État)

Certificat n°

Délivré en application des dispositions de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie:

.....

.....

(voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) pour les types de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

La présente attestation de conformité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique.

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)

Certificat n°

VISA DE VÉRIFICATION ANNUELLE

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée conformément à la règle IX/6.1 de la convention et au point 13.4 du code ISM, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

1^{re} VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

2^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

3^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

4^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

CERTIFICAT DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée

Sous l'autorité du gouvernement
*(nom de l'État)*par
(personne ou organisme autorisé)

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (*):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:
(voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité du navire a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), après vérification que l'attestation de conformité délivrée à la compagnie s'applique à ce type de navire.

Le présent certificat de gestion de la sécurité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique et à condition que l'attestation de conformité soit en cours de validité.

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

(*) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier, transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge.

Certificat n°

VISA DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE ET DE VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (SI NÉCESSAIRE)

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée conformément à la règle IX/6.1 de la convention et au point 13.8 du code ISM, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

(doit être achevée entre les dates du deuxième et du troisième anniversaires)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (*)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (*)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (*)

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(*) Le cas échéant. Se reporter au point 3.4.1 des directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations [résolution A.913 (22)].

ATTESTATION PROVISOIRE DE CONFORMITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée

Sous l'autorité du gouvernement
*(nom de l'État)*par
(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie

.....
.....
(voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a été reconnu conforme aux objectifs du point 1.2.3 du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) pour le ou les type(s) de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

La présente attestation provisoire de conformité est valable jusqu'au:

Délivrée à:
(lieu de délivrance de l'attestation)

Date de délivrance

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)*

CERTIFICAT PROVISOIRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

(Cachet officiel)

(État)

Certificat n°

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée,

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)par
(personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (*):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:
(voir le point 1.1.2 du code ISM)

IL EST CERTIFIÉ qu'il a été satisfait aux prescriptions du point 14.4 du code ISM et que l'attestation de conformité/l'attestation provisoire de conformité (**) délivrée à la compagnie est applicable à ce navire.

Le présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est valable jusqu'au sous réserve que l'attestation de conformité/l'attestation provisoire de conformité (**) soit en cours de validité.

Délivré à:
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(*) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier; transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge.

(**) Biffer les mentions inutiles.

Certificat n°

La validité du présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est prorogée jusqu'au:

Date de la prorogation:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui proroge la validité)

ANNEXE II

DISPOSITIONS DESTINÉES AUX ADMINISTRATIONS ET RELATIVES À L'APPLICATION DU CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM)*PARTIE A DISPOSITIONS GÉNÉRALES**PARTIE B CERTIFICATION ET NORMES*

2. PROCÉDURE DE CERTIFICATION
3. NORME DE GESTION
4. NIVEAUX DE COMPÉTENCE
5. MODÈLES D'ATTESTATION DE CONFORMITÉ ET DE CERTIFICATS DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1 Lorsqu'ils effectuent les tâches de vérification et de certification requises par les dispositions du code ISM pour les navires entrant dans le champ d'application du présent règlement, les États membres se conforment aux prescriptions et aux normes prévues dans la partie B du présent chapitre.
- 1.2 En outre, les États membres prennent dûment en considération les dispositions des directives révisées sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations, adoptées par l'OMI par la résolution A.913 (22) du 29 novembre 2001, dans la mesure où elles ne sont pas couvertes par la partie B du présent chapitre.

PARTIE B — CERTIFICATION ET NORMES

2. PROCÉDURE DE CERTIFICATION
 - 2.1. La procédure de certification applicable à la délivrance d'une attestation de conformité à une compagnie et d'un certificat de gestion de la sécurité à chaque navire se déroule selon les dispositions fixées ci-après.
 - 2.2. La procédure de certification comprend normalement les étapes suivantes:
 1. vérification initiale;
 2. vérification annuelle ou intermédiaire;
 3. vérification aux fins de renouvellement; et
 4. vérification supplémentaire.Ces vérifications sont effectuées sur demande de la compagnie à l'administration ou à l'organisme agréé agissant au nom de l'administration.
 - 2.3. Les vérifications comprennent un audit du système de gestion de la sécurité.
 - 2.4. Un responsable de l'audit et, le cas échéant, une équipe chargée de l'audit sont désignés pour effectuer l'audit.
 - 2.5. Le responsable de l'audit désigné prend contact avec la compagnie et établit un programme d'audit.
 - 2.6. Un rapport d'audit est établi sous la direction du responsable de l'audit, qui doit veiller à ce qu'il soit précis et complet.
 - 2.7. Le rapport d'audit doit comprendre les éléments suivants: programme de l'audit, identification des membres de l'équipe d'audit, dates, identification de la compagnie, rapports sur toutes constatations et défauts de conformité et constatations portant sur l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de réaliser les objectifs spécifiés.

3. NORME DE GESTION

3.1. Les enquêteurs ou l'équipe d'audit chargés de vérifier le respect du code ISM possèdent des compétences dans les domaines suivants:

1. le respect des règles et des règlements applicables à chaque type de navire exploité par la compagnie, y compris la délivrance des brevets aux gens de mer;
2. les activités liées à l'approbation, aux contrôles et à la délivrance des certificats maritimes;
3. le mandat dont il faut tenir compte dans le cadre du système de gestion de la sécurité prescrit par le code ISM; ainsi que
4. l'expérience pratique de l'exploitation des navires.

3.2. Lors de la vérification du respect des dispositions du code ISM, il convient de veiller à ce que les services d'expertise-conseil soient indépendants des services qui participent à la procédure de certification.

4. NIVEAUX DE COMPÉTENCE

4.1. Compétences de base requises pour procéder aux vérifications

4.1.1. Le personnel appelé à participer à la vérification du respect des prescriptions du code ISM doit satisfaire aux critères minimaux applicables aux inspecteurs fixés au point 2 de l'annexe VII de la directive 95/21/CE.

4.1.2. Le personnel doit avoir suivi une formation garantissant qu'il possède les compétences et les aptitudes requises pour procéder à la vérification du respect des prescriptions du code ISM, notamment en ce qui concerne:

- a) la connaissance et la compréhension du code ISM;
- b) les règles et règlements obligatoires;
- c) le mandat que les compagnies sont tenues de prendre en considération en vertu du code ISM;
- d) les techniques d'évaluation (examen, entretiens, analyse et établissement des rapports);
- e) les aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité;
- f) les connaissances élémentaires des transports maritimes et des opérations à bord; ainsi que
- g) la participation à au moins un audit d'un système de gestion de type maritime.

4.2. Compétences requises pour procéder à la vérification initiale et à la vérification aux fins de renouvellement

4.2.1 Pour pouvoir évaluer pleinement si la compagnie ou chaque type de navire satisfait aux prescriptions du code ISM, outre les compétences de base mentionnées ci-dessus, le personnel appelé à effectuer une vérification initiale ou une vérification aux fins du renouvellement d'une attestation de conformité ou d'un certificat de gestion de la sécurité doit posséder les compétences lui permettant:

- a) de déterminer si les éléments du système de gestion de la sécurité sont conformes ou non au code ISM;
- b) de déterminer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité de la compagnie, ou de chaque type de navire, permet de garantir le respect des règles et des règlements, sur la base des registres réglementaires et des registres des visites de classification;
- c) d'évaluer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de garantir le respect d'autres règles et règlements qui ne sont pas couverts par des inspections réglementaires ou des visites de classification, et de faciliter la vérification du respect de ces règles et règlements; et
- d) d'évaluer si les pratiques sûres recommandées par l'OMI, les administrations, les sociétés de classification et les organisations du secteur maritime ont été prises en considération.

4.2.2. Ces compétences peuvent être mises en œuvre par des équipes qui possèdent l'ensemble des compétences requises.

5. MODÈLES D'ATTESTATIONS DE CONFORMITÉ ET DE CERTIFICATS DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Lorsque les navires sont exploités à l'intérieur d'un seul État membre, les États membres utilisent soit les modèles annexés au code ISM, soit l'attestation de conformité, le certificat de gestion de la sécurité, l'attestation provisoire de conformité ou le certificat provisoire de gestion de la sécurité établis selon les modèles figurant ci-après.

En cas de dérogation accordée en vertu de l'article 7, paragraphe 1, et, le cas échéant, du paragraphe 2 de cet article, le certificat délivré est différent de celui visé plus haut et précise clairement qu'une dérogation a été accordée conformément à l'article 7, paragraphe 1, et, le cas échéant, au paragraphe 2 de cet article. Il mentionne les limitations opérationnelles applicables.

ATTESTATION DE CONFORMITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions [de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et] (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement

(nom de l'État)

par

(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie:

.....

(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) pour les types de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

Transbordeur roulier de passagers

La présente attestation de conformité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique.

Délivrée à

(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)*

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

Certificat numéro

VISA DE VÉRIFICATION ANNUELLE

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée en application de (la règle IX/6.1 de la convention et du point 13.4 du code ISM et) (*) de l'article 6 du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

1^{re} VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

2^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

3^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

4^e VÉRIFICATION ANNUELLESigné:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

CERTIFICAT DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions (de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et) (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (**):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:
(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité du navire a fait l'objet d'un audit et qu'il satisfait aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), après vérification que l'attestation de conformité délivrée à la compagnie s'applique à ce type de navire.

Le présent certificat de gestion de la sécurité est valable jusqu'au, sous réserve d'une vérification périodique et à condition que l'attestation de conformité soit en cours de validité.

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

(**) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier, transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge; transbordeur roulier de passagers.

Certificat n°

VISA DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE ET DE VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (SI NÉCESSAIRE)

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification périodique effectuée en application de (la règle IX/6.1 de la convention et du point 13.8 du code ISM et) (*) de l'article 5 du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté, il a été constaté que le système de gestion de la sécurité satisfaisait aux prescriptions du code ISM.

VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

(doit être achevée entre les dates du deuxième et du troisième anniversaires)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE (**)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE(**)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE(**)

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

(**) Le cas échéant, se reporter au point 13.8 du code ISM et au point 3.4.1 des directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations [résolution A.913 (22)].

ATTESTATION PROVISOIRE DE CONFORMITÉ

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions (de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et) (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom et adresse de la compagnie:

.....

(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ que le système de gestion de la sécurité de la compagnie a été reconnu conforme aux objectifs énoncés au point 1.2.3 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../... pour le ou les type(s) de navires indiqués ci-dessous (rayer les mentions inutiles).

Navire à passagers

Engin à passagers à grande vitesse

Engin à cargaison à grande vitesse

Vraquier

Pétrolier

Transporteur de produits chimiques

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Autre navire de charge

Transbordeur roulier de passagers

La présente attestation provisoire de conformité est valable jusqu'au

Délivrée à:
(lieu de délivrance de l'attestation)

Date de délivrance:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre l'attestation)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'attestation)

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

CERTIFICAT PROVISOIRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

(Cachet officiel)

(État)

Certificat n°

délivré conformément aux dispositions (de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée, et) (*) du règlement (CE) n° .../... relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

Sous l'autorité du gouvernement
(nom de l'État)

par
(personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type de navire (**):

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:
(voir le point 1.1.2 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../...)

IL EST CERTIFIÉ qu'il a été satisfait aux prescriptions du point 14.4 de la partie A de l'annexe I du règlement (CE) n° .../... et que l'attestation de conformité/l'attestation provisoire de conformité (***) délivrée à la compagnie est applicable à ce navire.

Le présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est valable jusqu'au, à condition que l'attestation de conformité / l'attestation provisoire de conformité (***) soit en cours de validité.

Délivré à:
(lieu de délivrance du certificat)

Date de délivrance:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(*) Cette mention peut être rayée pour les navires effectuant uniquement des liaisons à l'intérieur d'un État membre.

(**) Indiquer le type de navire parmi les suivants: navire à passagers; engin à passagers à grande vitesse; engin à cargaison à grande vitesse; vraquier; pétrolier; transporteur de produits chimiques; transporteur de gaz; unité mobile de forage au large; autre navire de charge; transbordeur roulier de passagers.

(***) Biffer les mentions inutiles.

Certificat n°

La validité du présent certificat provisoire de gestion de la sécurité est prorogée jusqu'au:

Date de prorogation:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(Signature de l'agent dûment autorisé qui proroge la validité)

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil est parvenu, le 9 décembre 2004, à un accord politique sur le projet de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) dans la Communauté ⁽¹⁾. Le Conseil a arrêté sa position commune, mise au point par les juristes-linguistes, le 18 juillet 2005.

Le Parlement européen a décidé, dans son avis rendu le 10 mars 2004 en première lecture, d'approuver la proposition de la Commission sans amendements ⁽²⁾. Pour arrêter sa position commune, le Conseil a tenu compte de l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾ ⁽⁴⁾.

Ce règlement a pour objet de remplacer et de proroger le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil en vue de renforcer la gestion de la sécurité, l'exploitation en toute sécurité et la prévention de la pollution. Les dispositions du code ISM s'appliquent à tous les navires battant pavillon d'un État membre qui effectuent des voyages internationaux et nationaux, ainsi qu'à tous les navires entrant dans le champ d'application de la convention SOLAS qui effectuent exclusivement des voyages nationaux ou qui assurent un service régulier de transport maritime à destination ou en provenance des ports des États membres.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

En 1993, l'Organisation maritime internationale (IMO) a adopté le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, le «code ISM», dans le cadre de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), afin de promouvoir le développement d'une culture générale de la sécurité et d'une conscience environnementale au sein des équipages et des compagnies qui exploitent des navires. Le code ISM établit des lignes directrices concernant la gestion et l'exploitation des navires par leurs compagnies respectives.

En réaction au tragique accident de l'*Estonia*, la Communauté n'a pas attendu la mise en œuvre du code ISM et a adopté le règlement (CE) n° 3051/95 s'appliquant aux transbordeurs rouliers de passagers qui effectuent des voyages internationaux et nationaux dans la Communauté.

Le Conseil est favorable au principe, établi dans la proposition de la Commission présentée en décembre 2003, du remplacement du règlement (CE) n° 3051/95 par un nouveau texte obligeant l'ensemble des compagnies et des navires couverts par le chapitre IX de la Convention SOLAS à appliquer le code ISM, compte tenu également du fait que le code est devenu obligatoire au niveau international en 2002. Il estime que ce nouveau règlement facilitera la mise en œuvre correcte, stricte et harmonisée du code dans tous les États membres.

Afin de tenir compte d'une manière appropriée des dispositions internationales, le Conseil a estimé qu'il était nécessaire d'aller au-delà de la proposition de la Commission, comme indiqué ci-dessous.

Le Conseil convient que la prochaine étape logique devrait être d'étendre le champ d'application du règlement pour couvrir également les navires battant pavillon d'un État membre effectuant des voyages nationaux et les navires, quel que soit leur pavillon, effectuant exclusivement des voyages nationaux ou assurant un service régulier de transport maritime à destination ou en provenance des ports des États membres. Pour des raisons de proportionnalité, les navires à passagers autres que les transbordeurs rouliers de passagers, opérant à moins de 5 milles des côtes ainsi que — conformément au code ISM — les navires de charge et unités mobiles de forage au large de moins de 500 tonneaux de jauge brute sont exclus du champ d'application.

Afin que la législation soit claire et précise, les définitions ont été complétées et, le cas échéant, alignées sur les instruments internationaux existants, en prenant en compte les engins à grande vitesse, les submersibles à passagers, les transbordeurs rouliers de passagers et les unités mobiles de forage au large, ainsi que les particularités concernant le jaugeage du tonnage brut.

⁽¹⁾ La Commission a présenté sa proposition le 11 décembre 2003.

⁽²⁾ JO C 102 E du 28.4.2004, p. 565.

⁽³⁾ JO C 302 du 7.12.2004, p. 20.

⁽⁴⁾ Le Comité des régions n'a pas rendu d'avis.

Le Conseil estime que la législation communautaire mettant en œuvre les instruments juridiques internationaux doit être alignée, autant que possible, sur ces instruments. Dès lors, les dispositions concernant la validité des documents à délivrer aux navires et aux compagnies les exploitant (attestation de conformité, attestation provisoire de conformité, certificat de gestion de la sécurité, certificat de gestion de la sécurité provisoire) correspondent à celles du code ISM, prévoyant une validité de cinq ans au plus à compter de la date d'émission.

Conformément au principe du respect du code ISM, ces documents sont acceptés par les États membres s'ils sont délivrés par l'administration d'un autre État membre ou, au nom de cette administration, par un organisme agréé conformément à la directive 94/57/CE, ou s'ils sont délivrés par les administrations de pays tiers ou en leur nom. Dans ce dernier cas, les États membres vérifient par tous les moyens appropriés, pour les navires qui assurent un service régulier de transport maritime, la conformité de ces documents avec le code ISM.

Le Conseil est d'avis que l'extension du champ d'application du règlement aux voyages nationaux fait apparaître la nécessité de prendre en considération le fait que les situations peuvent différer d'un État membre à l'autre. Par conséquent, le règlement prévoit la possibilité d'un régime de dérogation au cas où un État membre considère que des compagnies éprouveront en pratique des difficultés à se conformer à des paragraphes spécifiques du code ISM pour certains navires ou certaines catégories de navires effectuant exclusivement des voyages nationaux dans cet État membre. Dans le cadre de cette procédure de dérogation, l'État membre concerné adopte des mesures assurant un niveau de réalisation équivalent des objectifs du code, notifie à la Commission la dérogation ainsi que les mesures qu'il compte adopter et publie les mesures adoptées. Par conséquent, en cas de dérogation, les certificats délivrés au navire et à la compagnie exploitante seront différents des formulaires figurant aux annexes I ou II du règlement; ils indiqueront clairement qu'une dérogation a été accordée conformément au règlement et mentionneront les limitations opérationnelles applicables.

Enfin, la position commune intègre plusieurs modifications d'ordre essentiellement technique, qui sont nécessaires pour rendre le nouveau texte conforme à la législation communautaire existante.
