II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de règlement (CE) du Conseil concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

(95/C 298/11)

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

COM(95) 28 final — 95/0028(SYN)

(Présentée par la Commission le 17 février 1995)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2, et statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité,

vu la proposition de la Commission,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la Communauté est grandement préoccupée par les accidents maritimes entraînant des pertes de vies humaines;

considérant que le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution [résolution A.741 (18) de l'Organisation maritime internationale] a été adopté par l'Organisation maritime internationale le 4 novembre 1993 en présence des États membres, et que, du fait de son incorporation à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, il s'appliquera aux navires rouliers de passagers à partir du 1er juillet 1998;

considérant que l'application du Code international de gestion de la sécurité n'est pas encore obligatoire mais recommandée;

considérant que la sécurité de la vie humaine en mer peut être améliorée efficacement par une application stricte et obligatoire du Code international de gestion de la sécurité;

considérant que la préoccupation la plus urgente de la Communauté est la gestion de la sécurité des navires rouliers de passagers;

considérant que dans sa résolution du 22 décembre 1994 sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers le Conseil a invité la Commission à présenter une proposition concernant l'application obligatoire et anticipée du Code international de gestion de la sécurité à tous les services réguliers de transbordeurs de passagers à destination ou à partir de ports européens, dans le respect du droit international;

considérant que la sécurité des personnes en mer peut être améliorée d'une manière effective par une application stricte et obligatoire du Code international de gestion de la sécurité;

considérant qu'il faut une application stricte et obligatoire pour assurer la mise en place et le maintien adéquats de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies exploitant des transbordeurs rouliers de mer destinés à transporter des passagers, aussi bien au niveau des compagnies qu'au niveau des navires;

considérant que la responsabilité de la sécurité des navires incombe principalement aux États du pavillon, et que les États membres peuvent assurer le respect des règles de gestion de la sécurité adéquates par les transbordeurs battant leur pavillon et par les compagnies qui les exploitent; que le seul moyen pour les États membres d'assurer la sécurité de tous les transbordeurs rouliers, quel que soit leur pavillon, exploités ou que l'on souhaite exploiter sur une ligne régulière à partir de leurs ports, est de conditionner cette exploitation au respect effectif des règles de sécurité par les transbordeurs;

considérant qu'un État membre doit pouvoir suspendre l'exploitation de certains transbordeurs rouliers à partir de ses ports s'il estime qu'ils menacent gravement la sécurité ou l'environnement, sous réserve d'une décision de la Commission assistée par un comité consultatif;

considérant qu'un contrôle annuel du respect des règles de sécurité est apte à garantir la permanence des efforts déployés par les compagnies pour maintenir le niveau de gestion de la sécurité exigée;

considérant que les États membres pourraient estimer nécessaire de déléguer leurs pouvoirs ou de s'en remettre à des organismes spécialisés pour accomplir les obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement; que la manière appropriée d'assurer un niveau de contrôle uniforme et adéquat est d'exiger que ces organismes soient conformes aux exigences de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes [1];

considérant qu'il faut que la Commission soit assistée par un comité de nature consultative pour assurer que les normes fixées par le règlement, notamment les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes agréés, demeurent adéquates et le plus possible parallèles aux normes internationales;

considérant qu'une action au niveau communautaire est le meilleur moyen d'assurer une application obligatoire et anticipée des dispositions du Code, et un contrôle effectif de son application, en évitant toute distorsion de la concurrence entre ports de la Communauté et transbordeurs rouliers; que seul un règlement, dont l'applicabilité est directe, peut assurer une application anticipée et obligatoire des dispositions du Code; que, pour une application anticipée, le règlement doit être applicable à partir du 1er juillet 1996,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement vise à améliorer la gestion de la sécurité, à bord et à terre, de l'exploitation et de la prévention de la pollution des transbordeurs rouliers, opérant sur des lignes régulières à destination ou en provenance des ports de la Communauté européenne en assurant:

— la mise en place et l'entretien adéquat par les compagnies de systèmes de gestion de la sécurité à bord et à terre

et

— le contrôle de ces systèmes par les administrations de l'État du pavillon et du port.

Article 2

Aux fins du présent règlement et du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires (Code ISM), on entend par:

— «*transbordeur roulier*»: un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules (routiers et ferroviaires) d'embarquer à bord et de débarquer du navire en roulant, et prévu pour plus de douze passagers;

— «*compagnie*»: le propriétaire d'un transbordeur roulier, ou tout autre organisme ou toute autre personne telle que le gestionnaire ou l'affréteur coque nue qui a reçu du propriétaire la responsabilité d'exploiter le transbordeur roulier;

— «*organisme agréé*»: un organisme agréé conformément aux dispositions de la directive 94/57/CE;

— «*Code ISM*»: 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'Organisation maritime internationale par la résolution de l'Assemblée A.741 (18), du 4 novembre 1993, et annexé au présent règlement;

— «*administration*»: le gouvernement de l'État dont le transbordeur roulier a le droit de battre le pavillon;

— «*document de conformité*»: le document délivré aux compagnies conformément au présent règlement;

— «*certificat de gestion de la sécurité*»: le certificat délivré aux transbordeurs rouliers conformes au présent règlement.

Article 3

Le présent règlement s'applique aux compagnies, quel que soit leur lieu de constitution, d'établissement ou d'opération, qui exploitent au moins un transbordeur roulier opérant à destination et à partir d'un port de la Communauté européenne sur une ligne régulière, quel que soit son pavillon.

Article 4

Toutes les compagnies doivent être conformes à toutes les dispositions des paragraphes 1.2 à 13.5 du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, comme si elles étaient obligatoires, et non pas seulement recommandées, en tant que condition préalable à la fourniture de services réguliers à destination ou à partir d'un port de la Communauté européenne.

Article 5

1. Les États membres se conforment aux dispositions des paragraphes 13.2, 13.4 et 13.5 du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, comme si elles étaient obligatoires et non pas seulement recommandées, à l'égard des compagnies et des transbordeurs rouliers.

2. Aux fins du présent règlement, les États membres ne peuvent déléguer leurs pouvoirs ou s'en remettre, totalement ou partiellement, qu'à un organisme agréé.

3. Aux fins du paragraphe 13.2 du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, les documents de conformité délivrés par les autorités d'un État membre sur le territoire duquel une compagnie exerce ses activités ou par un organisme agréé agissant en son nom sont acceptés par les autres États membres.

[1] JO n° L 319 du 12. 12. 1994, p. 20.

4. Aux fins du paragraphe 13.5 du Code ISM, tel qu'il est modifié par le présent règlement, un contrôle périodique a lieu au moins tous les ans.

Article 6

1. Les États membres s'assurent du respect effectif des dispositions du présent règlement avant de permettre à des compagnies de fournir des services de transbordeur roulier à destination ou à partir de leurs ports.

2. Aux fins du paragraphe 1, tout État membre doit accepter les certificats délivrés par les autorités de tout autre État membre.

3. Chaque État membre reconnaît les documents de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés par les administrations des pays tiers ou par des organismes agréés agissant en leur nom s'ils sont établis à sa satisfaction et qu'ils garantissent le respect des dispositions du présent règlement.

Article 7

Lorsqu'un État membre estime qu'une compagnie, malgré le fait qu'elle possède un document de conformité, ne peut exploiter sur une ligne régulière à destination ou à partir de ses ports au motif que cela constituerait un risque grave pour la sécurité des personnes ou des biens, ou pour l'environnement, l'exploitation dudit service peut être suspendue jusqu'au moment où le risque a été supprimé.

Dans un tel cas, la procédure suivante s'applique:

a) l'État membre informe la Commission et les autres États membres de sa décision, en la motivant dûment;

b) la Commission examine la question de savoir si la suspension est justifiée pour des raisons de risques graves pour la sécurité et l'environnement;

c) conformément à la procédure fixée à l'article 9 paragraphe 2, la Commission informe l'État membre que sa décision de suspendre l'autorisation est justifiée ou n'est pas justifiée pour des raisons de risques graves pour la sécurité ou l'environnement. Si la Commission considère que la suspension n'est pas justifiée, elle décide d'annuler la décision de l'État membre.

Article 8

Pour prendre en compte les développements au niveau international,

1) la définition du «Code ISM» contenue à l'article 2;

2) l'annexe;

3) la définition de l'«organisme agréé» contenue à l'article 2

peuvent être modifiées, notamment pour introduire dans l'annexe des orientations destinées aux administrations en vue de l'application du Code ISM conformément à la procédure visée à l'article 9 paragraphe 2.

Article 9

1. La Commission est assistée par le comité établi à l'article 12 paragraphe 1 de la directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (1).

2. Lorsqu'il est fait référence au paragraphe 1, la procédure suivante s'applique:

a) le représentant de la Commission soumet au comité visé au paragraphe 1 un projet des mesures à prendre;

b) le comité émet son avis dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, éventuellement par un vote;

c) l'avis figure au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de faire inscrire son avis au procès-verbal;

d) la Commission tient le plus grand compte de l'avis du comité. Elle informe le comité de la manière dont son avis a été pris en compte.

Article 10

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1996. Il est applicable à partir du 1er juillet 1996.

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

(1) JO n° L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.

ANNEXE

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)]

Prescriptions relatives à la gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution

PRÉAMBULE

1. L'objet du présent Code est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution.

2. L'Assemblée a adopté la résolution A.443 (XI) par laquelle elle a invité tous les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.

3. L'Assemblée a aussi adopté la résolution A.680 (17) dans laquelle elle reconnaissait qu'il était nécessaire que la gestion soit structurée de manière satisfaisante pour que le personnel navigant puisse assurer et maintenir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

4. Étant donné qu'il n'existe pas deux compagnies de navigation, ni deux armateurs identiques et que les navires sont exploités dans des conditions très diverses, le Code est fondé sur des principes et des objectifs généraux.

5. Le Code est formulé en termes généraux afin qu'il soit largement appliqué. Il est évident qu'aux différents niveaux de la gestion, que ce soit à terre ou en mer, des niveaux différents de connaissance des éléments décrits seront requis.

6. La pierre angulaire d'une bonne gestion de la sécurité est l'engagement au plus haut niveau de la direction. Lorsqu'il s'agit de sécurité et de prévention de la pollution, ce sont l'engagement, la compétence, les attitudes et la motivation des personnes individuelles à tous les niveaux qui déterminent le résultat final.

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. Définitions

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'adopté par l'Assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation.

1.1.2. «*Compagnie*» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle 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, 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.

1.2. 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 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. offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger;

2. établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés

et

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. que les règles et les règlements obligatoires sont observés

et

2. que les recueils de règles, codes, directives et normes applicables recommandés par l'Organisation, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime sont 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**

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

1. une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
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 pertinentes;
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;
4. des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent Code;
5. des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence

et

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 paragraphe 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 AUTORITÉ 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 détails 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 qu'il convient de 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:

1. mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
2. encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique;
3. donner les ordres et les consignes appropriés d'une manière claire et simple;
4. vérifier qu'il est satisfait aux spécifications;
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 l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.

6. RESSOURCES ET PERSONNEL

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

1. a les qualifications requises pour commander le navire;
2. connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie

et

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 qu'il est essentiel de donner 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, règlements, recueils de règles, codes et 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 reçoive les renseignements appropriés sur le système de gestion de la sécurité dans une ou plusieurs langues de travail qu'il comprenne.

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 d'établissement de plans et de consignes 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. 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:

1. des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés;

2. toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue;

3. les mesures correctives appropriées soient prises

et

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 paragraphe 10.2 ci-dessus ainsi que les mesures visées au paragraphe 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:

1. des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents;

2. les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent

et

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 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 défectuosités constatées.

13. CERTIFICAT, VÉRIFICATION ET CONTRÔLE

13.1. Le navire devrait être exploité par une compagnie à laquelle a été délivrée une attestation de conformité le concernant.

13.2. Une attestation de conformité devrait être délivrée à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code ISM par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou par le gouvernement du pays, agissant au nom de l'administration, dans lequel la compagnie a choisi de mener ses activités. Cette attestation devrait être acceptée en tant que preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescription du Code.

13.3. Une copie de cette attestation devrait être placée à bord afin que le capitaine puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par l'organisme reconnu par l'administration.

13.4. Un certificat dit certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire par l'administration ou par l'organisme reconnu par l'administration. Lorsqu'elle délivre le certificat, l'administration devrait vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

13.5. L'administration ou un organisme reconnu par l'administration devrait vérifier à intervalles réguliers le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité du navire, tel qu'approuvé.