

SPÉCIFICATION
PUBLIQUEMENT
DISPONIBLE

**ISO/PAS
30004**

Première édition
2011-10-01

**Navires et technologie maritime —
Systèmes de management de recyclage
des navires — Lignes directrices pour la
mise en application de l'ISO 30000**

*Ships and marine technology — Ship recycling management
systems — Guidelines for the implementation of ISO 30000*

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO/PAS 30004:2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011>



Numéro de référence
ISO/PAS 30004:2011(F)

© ISO 2011

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO/PAS 30004:2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2011

Droits de reproduction réservés. Sauf prescription différente, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'ISO à l'adresse ci-après ou du comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Publié en Suisse

Sommaire

Page

Avant-propos	iv
Introduction.....	v
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives	1
3 Termes et définitions	1
4 Éléments du système de management de recyclage des navires	2
4.1 Généralités	2
4.2 Politique de recyclage des navires.....	6
4.3 Planification	9
4.4 Mise en œuvre et fonctionnement	23
4.5 Vérification	38
4.6 Revue de direction	44
Bibliographie.....	47

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO/PAS 30004:2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011>

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les Normes internationales sont rédigées conformément aux règles données dans les Directives ISO/CEI, Partie 2.

La tâche principale des comités techniques est d'élaborer les Normes internationales. Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

Dans d'autres circonstances, en particulier lorsqu'il existe une demande urgente du marché, un comité technique peut décider de publier d'autres types de documents:

- une Spécification publiquement disponible ISO (ISO/PAS) représente un accord entre les experts dans un groupe de travail ISO et est acceptée pour publication si elle est approuvée par plus de 50 % des membres votants du comité dont relève le groupe de travail;
- une Spécification technique ISO (ISO/TS) représente un accord entre les membres d'un comité technique et est acceptée pour publication si elle est approuvée par 2/3 des membres votants du comité.

Une ISO/PAS ou ISO/TS fait l'objet d'un examen après trois ans afin de décider si elle est confirmée pour trois nouvelles années, révisée pour devenir une Norme internationale, ou annulée. Lorsqu'une ISO/PAS ou ISO/TS a été confirmée, elle fait l'objet d'un nouvel examen après trois ans qui décidera soit de sa transformation en Norme internationale soit de son annulation.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence.

L'ISO/PAS 30004 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 8, *Navires et technologie maritime*.

Introduction

La présente Spécification publiquement disponible a été élaboré en réponse à la demande de l'industrie de disposer d'une norme relative au recyclage des navires.

On constate un souci croissant d'identification des éléments essentiels requis sur les chantiers de recyclage des navires. Parallèlement, les armateurs et les recycleurs de navires, les gouvernements, les organismes concernés et autres parties prenantes recherchent des lignes directrices leur permettant de déterminer les critères d'acceptabilité de la mise en œuvre des normes sur les chantiers de recyclage des navires.

Il apparaît que les taux actuels de décès et de lésions corporelles, les dommages à l'environnement, le niveau d'hygiène et de satisfaction des besoins élémentaires de protection sociale sont inacceptables. Il n'existe, néanmoins, aucune ligne directrice claire quant au niveau minimum requis.

La présente Spécification publiquement disponible vise à identifier les principaux éléments nécessaires pour garantir la conformité à l'ISO 30000. Elle donne des lignes directrices sur la façon de concevoir un système de management conforme à l'ISO 30000 et donne également au concepteur ou à l'auditeur des indications sur les conséquences pratiques à attendre.

La présente Spécification publiquement disponible décrit les principales exigences fonctionnelles d'un chantier de recyclage des navires ainsi que les éléments du système de management et fournit aux chantiers des lignes directrices sur la manière d'établir, de mettre en œuvre, d'entretenir et d'améliorer le système de management d'un chantier de recyclage des navires.

Des exemples pratiques sont donnés dans la présente Spécification publiquement disponible à des fins d'illustration. Ils ne prétendent ni représenter la totalité des possibilités existantes, ni être applicables à la totalité des organismes. Dans son mode de mise en œuvre de l'ISO 30000, il incombe à chaque organisme de choisir les approches adaptées aux circonstances qui lui sont propres.

Pour faciliter la lecture et la compréhension de cette Spécification publiquement disponible, l'aide pratique et les indications générales sont présentées séparément dans des encadrés.

Dans certains organismes, il est possible que des éléments du système de management de recyclage des navires soient déjà en place, comme la politique et les enregistrements de l'appréciation des risques, mais il faudra en développer d'autres. Certains organismes ont déjà un système intégré qui comprend des éléments ayant des exigences semblables à celles identifiées dans la présente Spécification publiquement disponible. Nombre d'organismes disposent déjà de systèmes de management et décident de mettre en place un système intégré conforme à l'ISO 30000. Les normes compatibles, comme l'ISO 9001, l'ISO 14001 et l'OHSAS 18001 s'inscrivent particulièrement bien dans cette approche et l'ISO 30000 est conçue pour faciliter une telle intégration.

L'organisme peut établir, documenter, mettre en œuvre, entretenir et améliorer en permanence un système de management de recyclage des navires conforme aux présentes lignes directrices.

«Établir» implique un certain niveau de permanence, mais le système n'est pas considéré établi tant que tous ses éléments constitutifs n'ont pas été mis en œuvre de manière probante. «Entretenir» implique que, une fois établi, le système doit continuer à fonctionner efficacement, ce qui exige un effort effectif de la part de l'organisme. Il arrive souvent que les systèmes fonctionnent bien au départ mais se détériorent ensuite par manque d'entretien. De nombreux éléments des présentes lignes directrices (vérification et revue de la performance, par exemple) sont conçus pour garantir un entretien actif du système.

Il est important que tous les éléments du présent guide soient incorporés au système de management de recyclage des navires. Toutefois, le mode et l'étendue de l'application des différents éléments varieront en fonction de facteurs comme la taille de l'organisme, la nature de ses activités, les phénomènes dangereux, les risques, l'environnement et les conditions dans lesquelles il fonctionne.

ISO/PAS 30004:2011(F)

Les tâches essentielles des responsables de chantiers de recyclage de navires qui souhaitent établir, mettre en œuvre, entretenir et améliorer un système de management sur leur chantier comprennent les points suivants:

- a) reconnaître que l'environnement, la sécurité, la santé et le bien-être comptent parmi les plus hautes priorités de l'organisme;
- b) établir et entretenir une communication et des relations constructives avec les parties intéressées, internes et externes, notamment les parties prenantes, les armateurs et le grand public;
- c) identifier les aspects importants du fonctionnement du chantier, notamment les procédures d'acceptation d'un navire et de gestion des déchets en aval (c'est-à-dire les activités se déroulant avant et après les opérations effectuées sur le chantier lui-même);
- d) identifier les obligations légales et autres obligations que l'organisme s'engage à satisfaire en rapport avec les aspects ci-dessus. Il s'agit notamment du droit national et international, en particulier les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les exigences de la Convention de Bâle (CB), de l'Organisation internationale du travail (OIT) et d'autres organisations internationales compétentes, ainsi que les directives pertinentes publiées par ces organisations reconnues;
- e) garantir l'engagement de la direction et de toutes les personnes qui travaillent au service et au nom de l'organisme en faveur de la protection de l'environnement et de la sécurité, de la santé et du bien-être de toutes les personnes sur lesquelles l'organisme exerce son autorité ou son influence, avec une mission explicite de transparence et de responsabilité;
- f) encourager la planification tout au long des activités du chantier et des activités associées en amont et en aval;
- g) établir un processus permettant d'atteindre les objectifs et cibles nécessaires;
- h) prévoir des ressources appropriées et suffisantes, notamment en formation, afin de se conformer aux exigences légales et autres obligations que le chantier s'engage à satisfaire et afin de surveiller et d'atteindre les objectifs et cibles en continu;
- i) évaluer les performances en matière d'environnement, de sécurité, de santé et de bien-être par rapport à la politique du chantier, aux objectifs et cibles et rechercher des améliorations, le cas échéant;
- j) établir un processus de management visant à auditer et revoir le système de management et à identifier les opportunités d'amélioration et la performance qui en résulte en matière d'environnement, de sécurité, de santé et de bien-être, et
- k) encourager les sous-traitants, fournisseurs, transporteurs, spécialistes de la mise au rebut, revendeurs et autres parties prenantes à établir des systèmes similaires pour gérer et améliorer les performances en matière d'environnement, de sécurité, de santé et de bien-être.

Les chantiers peuvent utiliser la présente Spécification publiquement disponible ou les Normes internationales connexes, de différentes façons, notamment

- 1) comme ligne directrice pour établir, mettre en œuvre, entretenir ou améliorer le système de management, sachant que la présente Spécification publiquement disponible n'est pas prévue à des fins d'évaluation de la conformité, et
- 2) comme aide à la mise en œuvre et à l'amélioration du système de management de recyclage des navires.

Le choix dépendra de facteurs tels que:

- i) les buts du chantier,
- ii) le degré de maturité des systèmes de management du chantier,

- iii) les possibles avantages et désavantages, déterminés par des facteurs comme la position actuelle et la position souhaitée du chantier sur le marché, sa réputation, ses relations extérieures et les avis des parties intéressées, et
- iv) la taille de l'organisme.

Un système de management de recyclage des navires efficace permet à l'organisme d'éviter, de réduire, de maîtriser ou d'atténuer les effets préjudiciables sur ses activités et de réussir à se conformer aux exigences légales en vigueur ainsi qu'aux autres exigences que l'organisme s'engage à satisfaire, ce qui inclut notamment du droit national et international, la convention OMI et les directives pertinentes issues de l'OMI, de la CB et de l'OIT.

Le fait de disposer d'un système de management pour chantier de recyclage des navires aidera le chantier à assurer les armateurs et les autres parties intéressées

- a) qu'il existe un engagement de la direction en matière d'environnement, de sécurité, de santé et de bien-être ainsi qu'un engagement de respect de la politique, des objectifs et des cibles fixés
- b) que la conformité à la législation (internationale et nationale) ainsi qu'à la convention OMI, à la CB et aux lignes directrices de l'OIT est assurée
- c) que l'accent est mis sur la prévention des accidents et des incidents
- d) que la preuve d'une diligence raisonnable et du respect de la réglementation peut être apportée ainsi que de la prise en compte et de la mise en œuvre en bonne et due forme, au minimum, de la convention OMI, de la CB et des lignes directrices de l'OIT, et
- e) que la conception du système (intégrée et processus d'amélioration) continue.

NOTE La présente Spécification publiquement disponible est fondée sur la méthodologie appelée «roue de Deming» (Planifier-Faire-Vérifier-Agir) [en anglais Plan-Do-Check-Act (PDCA)].

La roue de Deming (PDCA) peut être décrite comme suit.

- Planifier: établir les objectifs et les processus nécessaires pour fournir des résultats correspondant à la politique de recyclage des navires de l'organisme.
- Faire: mettre en œuvre les processus.
- Vérifier: surveiller et mesurer les processus par rapport aux politiques, aux objectifs, aux cibles, aux réglementations légales et aux autres exigences en matière de recyclage, et rendre compte des résultats.
- Agir: entreprendre les actions pour améliorer en permanence les performances du système de management de recyclage.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO/PAS 30004:2011

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011>

Navires et technologie maritime — Systèmes de management de recyclage des navires — Lignes directrices pour la mise en application de l'ISO 30000

1 Domaine d'application

La présente Spécification publiquement disponible fournit des conseils généraux pour l'application de l'ISO 30000 et des spécifications relatives aux systèmes de management pour chantiers de recyclage de navires sûrs et non polluants.

Elle explique les principes qui sous-tendent l'ISO 30000 et décrit l'intention, les données d'entrée typiques, les processus et les données de sortie typiques pour chacune des exigences de l'ISO 30000, afin de faciliter la compréhension et la mise en œuvre de l'ISO 30000.

La présente Spécification publiquement disponible ne pose pas d'exigences supplémentaires à celles stipulées dans l'ISO 30000 et ne définit pas non plus des démarches obligatoires de mise en œuvre de l'ISO 30000.

NOTE Les problèmes de santé et de sécurité au travail peuvent être inclus si l'organisme souhaite mettre en œuvre un système de management intégré environnement, santé et sécurité au travail.

[ISO/PAS 30004:2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011)

[https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011)

2 Références normatives [8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011)

Les documents de référence suivants sont indispensables pour l'application du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence (y compris les éventuels amendements) s'applique.

ISO 30000, *Navires et technologie maritime — Systèmes de management de recyclage des navires — Spécifications relatives aux systèmes de management pour les chantiers de recyclage des navires, sûrs et non polluants*

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

3.1

risque acceptable

risque réduit à un niveau qui peut être toléré par l'organisme, compte tenu de ses obligations légales et de sa politique de recyclage des navires

3.2

indicateur de performance

EPI, SPI, MPI, WPI

(environnementale, de sécurité, de management, de bien-être) élément qui fournit des informations ou une mesure d'un chantier ou des performances d'un organisme dans le domaine spécifié

3.3

correction

action entreprise pour éliminer une non-conformité détectée

3.4

phénomène dangereux

source, situation ou action présentant un potentiel d'effet préjudiciable en termes de blessure ou d'atteinte à la santé des personnes (à court et à long terme), de dommages aux biens et à l'environnement, ou une combinaison de ces préjudices

3.5

atteinte à la santé

condition physique ou mentale préjudiciable, identifiable, créée ou aggravée par une activité professionnelle et/ou une situation liée au travail

3.6

incident

événement lié au travail dans le cadre duquel un effet négatif sur les aspects ou les influences du recyclage des navires, liés à la sécurité, à la santé, au bien-être ou à l'environnement (quelle qu'en soit la gravité) s'est produit ou aurait pu se produire, sur le court ou le long terme

NOTE 1 Un accident est un incident qui entraîne des effets négatifs effectifs, tels que blessures, atteintes à la santé, décès, invalidités permanentes.

NOTE 2 Un incident qui n'entraîne aucun effet négatif peut être qualifié de «quasi-accident», «presque succès» ou «événement dangereux».

NOTE 3 Une situation d'urgence est un type particulier d'incident.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standard.s.iteh.ai)

3.7

risque

combinaison de la vraisemblance d'occurrence d'un événement dangereux ou d'une exposition à un phénomène dangereux et de la gravité de l'incident causé

ISO/PAS 30004:2011

3.8

appréciation des risques

processus d'évaluation du ou des risques résultant d'un phénomène dangereux, en tenant compte du caractère d'adéquation des éventuels moyens de maîtrise existants et en décidant si le ou les risques sont acceptables ou non

4 Éléments du système de management de recyclage des navires

4.1 Généralités

4.1.1 Modèle de système de management de recyclage des navires

Le système de management décrit dans la présente Spécification publiquement disponible est fondé sur un modèle de management appelé «roue de Deming» (Planifier-Faire-Vérifier-Agir) [en anglais Plan-Do-Check-Act (PDCA)]. Pour de plus amples informations sur le modèle PDCA, voir ci-dessous, Aide pratique – Modèle de système de management de recyclage des navires.

Un système de management de recyclage des navires est à considérer comme un cadre organisationnel qu'il convient de surveiller en permanence et de revoir régulièrement afin de fournir des indications efficaces à la direction de l'organisme en réponse aux facteurs de changement internes et externes. Il convient que tous les niveaux de l'organisme acceptent de s'impliquer dans le travail visant à apporter des améliorations dans le système de management, si nécessaire.

Lors de la première mise en place d'un système de management dans un organisme, il convient de rechercher en premier lieu des bénéfices évidents, en s'orientant par exemple sur les gains de sécurité ou le respect de la réglementation en liaison avec les plus importants aspects du recyclage. Au fur et à mesure que le système de management prend forme, des procédures, programmes et technologies peuvent être introduits pour poursuivre l'amélioration des performances du chantier. Il convient de noter que les recommandations pertinentes d'organisations comme l'OIT et la CB donnent des éléments de mise en place de ces différents stades d'amélioration.

Aide pratique – Modèle de système de management de recyclage des navires

La roue de Deming (PDCA) est un processus continu et itératif qui permet à l'organisme d'établir, de mettre en œuvre et d'entretenir sa politique de recyclage des navires sous l'impulsion de la direction générale et dans le cadre de l'engagement de celle-ci vis-à-vis du système de management. Après évaluation par l'organisme de sa position en ce qui concerne ses activités en matière de sécurité, santé, bien-être et environnement, les étapes du processus continu sont les suivantes:

- a) Planifier; gérer et organiser les tâches et opérations par le biais des procédures et pratiques nécessaires pour assurer la bonne maîtrise des aspects et influences:
 - 1) identifier les aspects du recyclage des navires et les influences associées (voir 4.3.1),
 - 2) identifier et surveiller les exigences légales applicables et les autres exigences que l'organisme s'engage à satisfaire, et fixer des critères internes de performance, le cas échéant (voir 4.3.2),
 - 3) fixer des objectifs et cibles de recyclage des navires et formuler un ou des programmes pour les atteindre (voir 4.3.3.1 et 4.3.3.2), et
 - 4) élaborer et employer des indicateurs de performance (voir 4.3.3.3).
- b) Faire; mettre en œuvre et appliquer le système de management de recyclage des navires (voir 4.4)
 - 1) créer des structures de management, attribuer des fonctions et des responsabilités conférant une autorité suffisante,
 - 2) prévoir des ressources adéquates (voir 4.4.1),
 - 3) former les personnes travaillant au service ou au nom de l'organisme et s'assurer de leur sensibilisation et de leurs compétences (voir 4.4.2),
 - 4) établir des processus de communication interne et externe (voir 4.4.3),
 - 5) établir et entretenir la documentation (voir 4.4.4),
 - 6) établir et mettre en œuvre un ou des moyens de maîtrise des documents (voir 4.4.5),
 - 7) établir et appliquer un ou des moyens de maîtrise opérationnelle (voir 4.4.6), et
 - 8) assurer l'état de préparation et la réponse aux urgences (voir 4.4.7),
- c) Vérifier: évaluer les processus du système de management de recyclage des navires (voir 4.5)
 - 1) assurer une surveillance et une mesure permanentes (voir 4.5 et 4.5.1),
 - 2) évaluer l'état de conformité (voir 4.5.2),
 - 3) repérer les non-conformités et prendre des mesures correctives et préventives (voir 4.5.3),
 - 4) gérer les enregistrements (voir 4.5.4), et
 - 5) effectuer des audits internes périodiques (voir 4.5.5).

- d) Agir: revoir le système de management de recyclage des navires et prendre des mesures pour l'améliorer (voir 4.6),
- 1) effectuer des revues de direction sur le système de management de recyclage des navires, à intervalles appropriés (voir 4.6.1), et
 - 2) repérer des opportunités d'amélioration (voir 4.6.2).

Ce processus continu permet à l'organisme d'améliorer en permanence son système de management de recyclage des navires et ses performances générales de recyclage des navires.

4.1.2 Engagement et rôle moteur de la direction générale

Pour assurer avec succès l'établissement et l'amélioration du système de management, il convient d'obtenir, à un stade précoce, l'engagement de la direction générale de l'organisme en faveur de l'amélioration de la gestion de ses activités, produits, services et fournisseurs. L'engagement et l'impulsion soutenus de la direction générale sont des éléments cruciaux. La mise en évidence des avantages qu'un système de management de recyclage des navires peut apporter ainsi que des problèmes que ce système permet d'éviter peut contribuer à assurer l'engagement et le rôle moteur de la direction générale.

4.1.3 Périmètre du système de management de recyclage des navires

Il incombe à la direction générale de définir le périmètre du système de management de l'organisme. L'ISO 30000 est conçue pour être exhaustive et permettre à la direction d'assurer visiblement la maîtrise de tous les processus et procédures qu'elle doit contrôler. Ce point concerne en particulier la gestion aval des déchets et les processus d'acceptation des navires par le chantier ainsi que le contrôle des contractants ou sous-traitants intervenant dans les processus correspondants. Il convient donc que la direction définisse clairement ces limites. Une fois ce périmètre défini, il convient que le système de management couvre l'ensemble des activités, produits, services, sous-traitants, fournisseurs et sous-fournisseurs compris dans le périmètre. Il convient de noter par ailleurs que, la conception du chantier étant un facteur essentiel de réussite, il est nécessaire que la conception et les infrastructures du chantier, ses fournisseurs et ses sous-traitants soient inclus dans le périmètre.

4.1.4 Revue de l'état initial du recyclage des navires

Les organismes n'ayant pas encore de système de management ou ayant un système de management qui n'a pas encore été évalué par rapport à l'ISO 30000 doivent définir leur position initiale par une revue. Il convient que cette revue porte sur tous les aspects de sécurité, bien-être et environnement de toutes les activités du chantier entrant dans le périmètre, notamment les procédures d'arrivée des navires, de gestion des sous-traitants sur site, de transport, de mise au rebut et d'autres opérations de management des déchets en aval.

S'il n'existe aucun système formel de management, ou si l'organisme est nouvellement établi, il convient que la revue de l'état initial serve de base à la détermination des dispositions à prendre pour assurer la mise en œuvre d'un système de management efficace. Il convient que la revue de l'état initial précise où en est l'organisme en matière de management des aspects de recyclage des navires et des risques associés.

Il convient que la revue porte sur les éléments clés suivants:

- a) identification et anticipation des aspects relatifs à la sécurité, aux phénomènes dangereux, au bien-être et à l'environnement, y compris la gestion en amont (importation / exportation et acceptation du navire), les activités sur site et les sous-traitants sur site, le transport et le management des déchets en aval. Il convient d'examiner chaque élément pour vérifier les conditions de fonctionnement normales ou anormales, notamment dans les situations de démarrage, d'arrêt et d'urgence, les incidents et les accidents liés à la pollution;
- b) examen et contrôle de l'adéquation des infrastructures et installations pertinentes du site, de l'ensemble des sous-traitants, fournisseurs et autres installations fournissant des services vitaux comme le transport

et la mise au rebut, ainsi que des capacités légales et procédurales des services d'appui pour la certification et la conformité;

- c) identification des exigences légales applicables, tant au niveau national qu'international, et des autres exigences que l'organisme ou ses fournisseurs s'engagent à satisfaire, notamment les recommandations publiées par l'OMI, l'OIT et la CB ainsi que les bonnes pratiques de l'industrie;
- d) examen des pratiques et procédures de management en place, notamment celles associées aux activités d'approvisionnement et de passation de contrats;
- e) évaluation des situations d'urgence et des accidents précédents.

La revue peut également comprendre des considérations supplémentaires, notamment

- 1) une évaluation de la performance par rapport aux critères internes, aux normes externes, aux réglementations, aux codes de pratique et à des ensembles de principes et de lignes directrices;
- 2) des opportunités d'avantages concurrentiels, notamment de réduction des coûts;
- 3) les opinions des parties intéressées; et
- 4) d'autres systèmes organisationnels susceptibles de favoriser ou d'entraver la performance environnementale.

Il convient de documenter les résultats de la revue, lesquels peuvent aider l'organisme à fixer le périmètre de son système de management de recyclage des navires, à élaborer ou renforcer sa politique, à fixer ses objectifs et cibles, à déterminer l'efficacité de son approche de conformité aux exigences légales applicables et aux autres exigences que l'organisme s'engage à satisfaire. Ces résultats peuvent également servir à l'établissement d'une base d'amélioration continue.

<p>ISO/PAS 30004:2011</p> <p>https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/8d2c213b-e5c2-4486-b2e0-8cc621e6c08a/iso-pas-30004-2011</p>
<p>Aide pratique – Revue initiale</p> <p>Les méthodes ci-dessous sont notamment utilisables pour procéder à l'examen des pratiques et procédures de management existantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) entretiens avec des personnes ayant travaillé ou travaillant au service ou au nom de l'organisme, pour déterminer le périmètre des activités, produits et services passés et présents de l'organisme, b) évaluation des communications internes et externes échangées avec les parties intéressées, y compris les réclamations, les questions liées aux exigences légales applicables ou aux autres exigences que l'organisme s'engage à satisfaire, aux incidents et accidents environnementaux ou liés à l'environnement, c) recueil d'informations associées aux pratiques actuelles de recyclage des navires, notamment: <ul style="list-style-type: none"> 1) les dernières recommandations publiées par l'OMI, l'OIT et la CB, ainsi que les informations locales telles que la législation et les derniers développements juridiques, 2) les conseils de l'État du pavillon et de l'autorité nationale sur les documents, les rapports et les procédures de préparation et de livraison des navires à recycler, notamment en matière d'inventaires de matières dangereuses, de plans de recyclage des navires, d'exigences et de notifications d'exportation/importation, 3) les exigences des autorités nationales envers les chantiers de recyclage des navires, 4) les exigences spécifiques des armateurs en rapport avec le recyclage de leurs navires, 5) les meilleures pratiques, 6) les exigences de manipulation des matières dangereuses,

- 7) les informations sur les procédures et pratiques de démantèlement des navires,
- 8) les méthodes de protection des sols, de la mer et de l'air contre les émissions nocives dues aux processus de recyclage des navires,
- 9) les procédures de sécurité relatives au recyclage des navires, notamment en rapport avec la sûreté de l'arrivée, les travaux à chaud, le travail en hauteur, les équipements de protection individuels requis, les phénomènes dangereux connus, la formation, la sensibilisation, etc.,
- 10) le stockage, le transport et la mise au rebut des matières dangereuses,
- 11) le contrôle des sous-traitants et des fournisseurs,
- 12) la prévention de la pollution,
- 13) les pratiques liées au bien-être et la fourniture des services essentiels sur le chantier, tels que cantines, vestiaires, hygiène, etc.,
- 14) les équipements de bien-être extérieurs au chantier, tels que logement, hôpitaux, écoles, loisirs, magasins, services financiers, services d'urgence, rail/route et autres moyens de communication, etc.,
- 15) l'état de préparation et la réponse aux urgences,
- 16) les programmes de formation,
- 17) les processus de revue et d'approbation des procédures de maîtrise opérationnelle,
- 18) l'exhaustivité des enregistrements de surveillance et/ou la facilité de récupération des enregistrements d'historiques,
- 19) les procédures de compte rendu.

La revue peut être effectuée à l'aide de listes de vérification, d'organigrammes, d'entretiens, d'inspections directes, de mesures passées et présentes, des résultats des audits précédents ou d'autres revues. Il convient de documenter les résultats de la revue de façon à ce qu'ils puissent être utilisés pour définir le périmètre, établir ou renforcer le système de management de recyclage des navires de l'organisme, y compris sa politique de recyclage des navires.

4.2 Politique de recyclage des navires

La politique de recyclage des navires établit la politique de base du management pour le chantier de recyclage des navires en matière de sécurité, de santé, de bien-être et d'environnement. Elle se conçoit comme un complément de toutes les autres politiques éventuelles de l'organisme, commerciales ou autres.

La politique définit le niveau de performance et de responsabilité de l'organisme en matière de sécurité, de santé, de bien-être et d'environnement qui servira de point de référence pour toutes les actions ultérieures.

Il convient que la politique soit adaptée aux influences des opérations du chantier et oriente ses objectifs et cibles. Il convient qu'elle soit revue périodiquement pour garantir son caractère de pertinence et d'adéquation et s'assurer qu'elle intègre tous les changements apportés à l'organisme ou à ses opérations.

Un nombre croissant d'organisations internationales, notamment des agences des Nations Unies, comme l'OMI, l'OIT et la CB, ont publié des lignes directrices qui aident les organismes à définir le périmètre général de leurs opérations. Ces recommandations contribuent également à fournir aux organismes un ensemble de valeurs communes. Elles constituent une aide à l'élaboration de la politique, chaque politique pouvant être aussi individualisée que l'organisme pour lequel elle est élaborée. Les organismes ne sont pas tenus de suivre les recommandations formulées par les trois agences de l'ONU citées plus haut mais doivent au moins montrer qu'ils en sont informés et connaissent leur teneur; s'ils décident de ne pas les appliquer, il convient qu'ils démontrent l'équivalence des documents et procédures retenus.

La responsabilité de l'établissement d'une politique incombe à la direction générale de l'organisme. La politique de recyclage des navires peut être intégrée ou liée à d'autres documents de politique de l'organisme. La direction de l'organisme est responsable de la mise en œuvre de la politique et doit fournir des éléments d'entrée pour sa formulation et sa modification. Il convient que la politique soit communiquée à toutes les personnes travaillant au service ou au nom de l'organisme. Par ailleurs, il convient de rendre cette politique accessible au public (voir 4.4.3.2 pour une discussion des méthodes de communication externe).

Au moment de l'élaboration de sa politique de recyclage des navires, il convient que l'organisme considère:

- a) sa mission, sa vision, ses valeurs et convictions essentielles;
- b) la coordination avec d'autres politiques organisationnelles (en matière de qualité, par exemple);
- c) les exigences des parties intéressées et la communication avec elles;
- d) les principes directeurs;
- e) les conditions locales ou régionales particulières;
- f) ses engagements en matière de sécurité, de bien-être, de prévention de la pollution et d'amélioration continue;
- g) son engagement de respect des exigences légales et des autres exigences que l'organisme s'engage à satisfaire.

Aide pratique — Politique de recyclage des navires

Il convient que la politique de recyclage des navires reconnaisse que les activités, produits et services du périmètre défini pour le système de management de recyclage des navires de l'organisme sont susceptibles d'avoir des influences sur la sécurité, le bien-être et l'environnement.

Il convient que la politique spécifie, entre autres, les engagements suivants:

- a) respecter ou dépasser les exigences légales applicables et les autres exigences que l'organisme s'engage à satisfaire en matière de recyclage des navires,
- b) fournir un environnement de travail sûr à tous les personnels et parties prenantes,
- c) fournir des équipements de bien-être adaptés aux personnels et autres parties prenantes, selon le cas,
- d) prévoir une protection adaptée de l'environnement,
- e) prévenir la pollution (voir ci-dessous, Aide pratique — Prévention de la pollution), et
- f) assurer une amélioration continue en élaborant des procédures d'évaluation des performances et des indicateurs associés.

La politique peut aussi inclure d'autres engagements:

- 1) réduire au minimum les influences préjudiciables significatives des infrastructures existantes et des nouvelles évolutions par l'application de procédures de management et de planification intégrées;
- 2) inciter d'autres parties prenantes à œuvrer à l'amélioration des performances en matière de sécurité, de bien-être et d'environnement, et
- 3) donner l'exemple d'un rôle moteur en matière de recyclage des navires sûr et non polluant.