

DIVISION 110

GÉNÉRALITÉS

Edition du 7 NOVEMBRE 1996, parue au J.O. le 20 NOVEMBRE 1996

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS
12-01-99	20-02-99	EQUH9900062A	
21-07-00	11-08-00	EQUH0001236A	726/REG.02
28-12-01	23-01-02	EQUH0102021A	741/REG.01
30-07-02	09-08-02	EQUH0201276A	749/REG.01
09-12-02	16-01-03	EQUH0201908A	751/REG.03
18-11-04	27-11-04	EQUH0401583A	774/REG.01
20-09-05	18-10-05	EQUT0501516A	783/REG.02
26-07-06	15-09-06	EQUT0601587A	792/REG.01
11-03-08	08-04-08	DEVT0802926A	PV CNSNP
23-05-08	10-07-08	DEVT0811651A	813/REG.02
20-10-08	06-11-08	DEVT0822903A	816/REG.01
12-03-12	07-04-12	TRAT1200272A	854/REG.02
07-12-12	16-12-12	TRAT1239366A	862/REG.05
20-07-15	14-08-15	DEVT1514177A	886/REG.01 890/REG.02 891/REG.06



TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I.	GENERALITES	3
ARTICLE 110.1.	RÉGLEMENTATION	3
ARTICLE 110.2.	DÉFINITIONS.....	3
ARTICLE 110.3.	APPLICATION À L'OUTRE MER	5
ARTICLE 110.4.	FORMATION, QUALIFICATION ET COMPÉTENCE DES INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ET DE LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS MARITIMES.....	5
ARTICLE 110.5.	CAS DE FORCE MAJEURE.....	7
ARTICLE 110.6.	APPLICABILITÉ AU NAVIRE	8
ARTICLE 110.7.	APPLICABILITÉ AUX ÉQUIPEMENTS.....	8
ARTICLE 110.8.	ENTRETIEN	9
ARTICLE 110.9.	JAUGE DÉTERMINANTE	10
ARTICLE 110.9.1	NAVIRE DE TYPE « ANNEXE ».....	10
CHAPITRE II.	APPLICATION A LA NAVIGATION.....	12
ARTICLE 110.10.	CATÉGORIES DE NAVIGATION.....	12
ARTICLE 110.11.	NUMÉRO D'IDENTIFICATION DES NAVIRES.....	13
ARTICLE 110.12.	NUMÉRO OMI D'IDENTIFICATION UNIQUE DES COMPAGNIES ET DES PROPRIÉTAIRES INSCRITS	13



Chapitre I. GÉNÉRALITÉS

Article 110.1. Réglementation

Pour la construction et l'entretien des navires, les règles applicables sont celles du présent règlement.

Article 110.2. Définitions

Sauf dispositions expresses contraires, pour l'application du présent règlement sont considérés comme :

1. Navire neuf : tout navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à partir de la date fixée dans l'arrêté prescrivant le règlement particulier le concernant ou, à défaut, à partir de la date de son entrée en vigueur.
2. Construction qui se trouve à un stade équivalent :
 - une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
 - le montage du navire considéré est commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1% de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
3. Navire existant ou navire construit : tout navire qui n'est pas neuf au sens de la définition ci-dessus.
4. Navire battant pavillon d'un État membre : un navire immatriculé dans un État membre de l'Union européenne et battant pavillon de cet État membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers. ;
5. Les « inspections et visites », les inspections et les visites qu'il est obligatoire d'effectuer en vertu des conventions internationales ou du présent règlement
6. Navire à voile : sont considérés comme voiliers les navires dont la propulsion principale est vélique, à condition que $As \geq 0,07(m \text{ LDC})^2/3$
 m LDC étant la masse du navire en condition de charge, exprimée en kilogrammes, et As, exprimée en mètres carrés, étant la surface de voilure projetée, calculée comme la somme des surfaces projetées en profil de toutes les voiles qui peuvent être établies lorsque le navire navigue au près, sur des bômes, cornes, bouts-dehors, queues de malet ou autres espars, et de la surface du ou des triangles avant, jusqu'à l'étai le plus avancé, fixé de manière permanente pendant le fonctionnement du bateau au mât portant les voiles établies, sans recouvrement, en supposant que les drailles et les chutes sont des lignes droites.
 La surface du triangle avant de chaque mât doit être celle donnée par $IJ/2$, où I et J sont les mesurages entre la face avant du mât, l'extrémité arrière de l'étai et la ligne de livet au droit du mât.
 La surface des espars n'est pas incluse dans le calcul de la surface de voilure projetée, à l'exception des mâts-ailes.
7. Navire-citerne : désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides, ou adapté à cet usage
8. Pétrolier : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 213-1 de la division 213 du présent règlement.
9. Transporteur de gaz (ou gazier) : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-VII de la division 221 du présent règlement.
10. Vraquier : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-XII de la division 221 du présent règlement.
11. Unité mobile de forage au large (MODU) : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-IX de la division 221 du présent règlement.

12. Engin à grande vitesse : navire défini comme tel au sens du chapitre 221-X de la division 221 du présent règlement.
13. Navire ravitailleur et de servitude au large : tout navire défini comme tel au sens de la division 235 du présent règlement.
14. Vedettes de surveillance, d'assistance et de sauvetage : tout navire défini comme tel au sens de la division 236 du présent règlement.
15. Navire sous marin : tout navire défini comme tel au sens de la division 233 du présent règlement.
16. Engins de dragage et porteurs de déblais : tout navire défini comme tel au sens de la division 231 du présent règlement.
17. Transbordeur roulier : navire à passagers doté d'espaces rouliers ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à l'article 221-II-2/3
18. Navire d'un type particulier : un navire qui, pour la réalisation d'une activité particulière, doit répondre à des conditions complétant ou modifiant la réglementation fondamentale qui lui est applicable.
19. Navire jumeau : navire construit par le même chantier naval à partir des mêmes plans.¹
20. Navire ponté : un navire ayant sur toute sa longueur un pont, tel que défini comme pont de franc-bord par la Convention sur les lignes de charge de 1966 telle que modifiée, muni d'ouvertures fermées d'une façon étanche conformément, selon le cas, aux conditions d'assignation du franc-bord ou, pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres, aux conditions particulières pouvant être prévues dans une ou plusieurs divisions.
21. Navire non ponté : un navire n'ayant pas les caractéristiques d'un navire ponté.
22. Moteur à combustion interne : un moteur dans lequel la combustion du mélange comburant et combustible est obtenue par auto-allumage à l'aide d'une forte élévation de la pression du comburant.
23. Moteur à explosion : un moteur dans lequel la combustion du mélange comburant et combustible est obtenue à l'aide d'un allumage électrique.
24. Durée de traversée : le temps que met, à 80 p. 100 de sa vitesse maximum, un navire pour effectuer la traversée envisagée.
25. Ligne régulière ou service régulier : une série de traversées organisées de façon à assurer la liaison entre les deux mêmes points ou plus :
 - soit selon un horaire publié,
 - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique évidente.
26. Transformation majeure ou importante d'un navire : sauf disposition expresse contraire une transformation majeure d'un navire se caractérise par :
 - Une modification du centre de gravité du navire ou des caractéristiques du navire lège au-delà des limites fixées par le présent règlement ; ou
 - Une modification du compartimentage du navire ; ou
 - Une augmentation du port en lourd du navire ou du nombre de passagers ; ou
 - Un changement de type de navire ; ou
 - Une modification du type de pêche ; ou
 - Une modification des conditions d'exploitation ; ou
 - Une extension de catégorie de navigation.
27. La longueur hors tout, telle que définie à l'article 1er du décret n°84-810, doit s'entendre comme étant la distance mesurée entre les deux extrémités du navire. Elle prend en compte l'ensemble des accessoires et appendices de la coque du navire, positionnés dans leur configuration à la mer, qu'ils soient fixes, mobiles ou amovibles. Elle ne s'applique pas dans le cadre de la division 210, qui fait appel à ses propres définitions.
28. Navigation nationale à l'étranger : navigation exclusive dans des eaux relevant d'une juridiction différente de celle du pavillon.

¹

Définition de la Circulaire de l'Organisation Maritime Internationale MSC.1158

Article 110.3. Application à l'outre mer

1. Pour l'application du présent règlement dans les départements et régions d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur
2. Pour l'application du présent règlement à Saint-Pierre-et-Miquelon, les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur sont remplacées par les références à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer ou son directeur ;
3. Pour l'application du présent règlement en Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et Wallis et Futuna, les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur sont remplacées par les références au service des Affaires maritimes ou à son chef.

Article 110.4. Formation, qualification et compétence des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes

En application du paragraphe II.3 de l'article 1 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984, les niveaux de formation, de qualification et les compétences des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes sont définies selon les modalités suivantes :

1. Les formations présentées sont associées à un niveau de qualification comme précisé dans les tableaux ci-dessous :

Formations minimales	Niveaux de qualification
- Formation initiale ou prise en compte des acquis professionnels. - Temps de formation en doublure au sein du centre de sécurité des navires ou du service d'affectation.	1
- Formation continue « spécialisation NAVSEC » module 1,2 et 3.	2
- Formation accès niveau 3.	3
- Formation initiale catégorie A.	4
- Formation accès niveau 5.	5

Formations minimales	Niveaux de spécialisation
- Formation Franc Bord des navires de longueur inférieure à 24 mètres.	Franc-Bord
- Formation auditeur ISM (module 1 et 2)	ISM
	Conducteur d'audit ISM
- Niveau de qualification 4 + stage « nouvel arrivant » Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA)	PSCO
- Formation inspecteur sureté (ISPS).	ISPS
- Formation d'inspecteur au titre de la convention du travail maritime	MLC

2. Les qualifications donnent accès aux compétences suivantes :

Personnels de catégorie B et C	
Niveaux de qualification	Compétences
1	<ul style="list-style-type: none"> - Membre de droit d'une commission de visite périodique ou de contre visite ; - Auteur d'une visite inopinée ou une visite spéciale autre que celle visant au renouvellement du certificat de franc-bord sur tout navire ayant une longueur inférieure à 60 m.
2	Niveau de qualification 1 auquel s'ajoute : <ul style="list-style-type: none"> - Déléгатaire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une commission de visite périodique sur tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers.
3	Niveau de qualification 2 auquel s'ajoute : <ul style="list-style-type: none"> - Déléгатaire du chef de centre de sécurité de navires pour présider une commission de visite de mise en service sur tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers. - Instructeur des dossiers, de tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers, soumis à l'approbation du chef de centre de sécurité des navires, DIRM, DM ou chef de SAM
Spécialisation	
Franc-bord	Niveau de qualification 3 auquel s'ajoute : <ul style="list-style-type: none"> - Déléгатaire du chef de centre pour effectuer des visites spéciales de renouvellement du certificat de franc-bord sur les navires français ayant une longueur inférieure à 24 mètres.

Personnels de catégorie A	
Niveaux de qualification	Compétences
4	<ul style="list-style-type: none"> - Membre d'une commission de visite de sécurité (tous types de navires ou de visites) ; - Déléгатaire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une visite périodique sur les navires de moins de 500 UMS et les navires à passagers d'une longueur inférieure à 12 mètres ; - Déléгатaire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une commission de visite de mise en service de navires d'une longueur inférieure à 12 mètres autre qu'à passagers ; - Instructeur des dossiers soumis à l'approbation du chef de centre de sécurité des navires, DIRM, DM ou chef de SAM ;
5	- Niveau de qualification 4 auquel s'ajoute : <ul style="list-style-type: none"> Déléгатaire du chef de centre de sécurité de navires pour présider une commission de visite périodique sur tous types de navires ; - Déléгатaire du chef de centre de sécurité de navires pour présider toute visite de mise en service ; - Déléгатaire du chef de centre de sécurité des navires pour effectuer des visites spéciales de renouvellement du certificat de franc-bord des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres ;

Spécialisation	
Gestion de la sécurité (ISM)	- Membre d'une équipe d'audit ISM (navires ou compagnies). Conduite d'audit après justification d'une expérience minimale examinée par le bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires de la Direction des affaires maritimes.
Conducteur d'audit ISM	- Conduite d'équipes d'audits ISM (navires ou compagnies).
Contrôle par l'état du port (PSCO)	Effectuer des inspections de navires battant pavillon étranger dans le cadre de visites par l'état du port.
Sureté (ISPS)	- Réaliser des instructions de dossiers et des visites spéciales inspections ISPS.
Convention du travail maritime (MLC)	Conduite des visites dans le cadre de la convention du travail maritime

3. Conditions d'accès aux niveaux de qualification

L'habilitation des agents aux différents niveaux de compétence est attribuée sur décision du chef de centre de sécurité.

Le chef de centre de sécurité peut ne déléguer la totalité des compétences correspondant à un niveau de qualification donné.

Les niveaux de spécialisation ISM et ISPS sont attribués par la sous-direction de la sécurité maritime.

Le niveau de spécialisation MLC est attribué par la sous-direction des gens de mer.

Le niveau de spécialisation PSCO est attribué par les directions interrégionales de la mer.

Les niveaux de spécialisation et modalités de qualification, relatifs aux contrôles par l'état du port (PSCO) sont définis par les divisions 150 et 151 du présent règlement.

Article 110.5. Cas de force majeure

1. Un navire qui n'est pas soumis au moment de son départ pour un voyage quelconque aux dispositions du présent règlement ne peut être astreint à ces dispositions en raison d'un déroutement au cours du voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps, ou par tout autre cas de force majeure.
2. Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par cas de force majeure ou par suite de l'obligation dans laquelle s'est trouvé le capitaine de transporter soit des naufragés soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte, le cas échéant, pour l'application d'une disposition quelconque du présent règlement.
3. Lorsqu'à la suite d'une circonstance imprévisible, en cours de voyage, une installation ou un matériel obligatoire aux termes du présent règlement, se trouve hors d'usage sans possibilité de réparation sur place, le capitaine doit en avvertir le centre de sécurité des navires compétent, en vue d'obtenir de lui l'autorisation de poursuivre son voyage sous réserve de l'application de toutes dispositions complémentaires de sécurité jugées utiles et nécessaires pour rejoindre le premier port où des réparations pourront être entreprises.
4. Un navire engagé dans une opération de sauvetage peut, sur décision de son capitaine, s'affranchir des dispositions relatives aux catégories de navigation prévues par les dispositions du présent règlement.

Article 110.6. Applicabilité au navire

En application du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984, la réglementation technique est applicable aux navires selon les modalités suivantes :

1. Sous réserve des dispositions ci-dessous, la réglementation applicable aux navires est celle applicable à la date de pose de la quille ou à la date à laquelle la construction se trouve à un stade équivalent.
2. Sauf dispositions expresses contraires, les mesures nouvelles introduites par un arrêté modificatif au présent règlement, sont applicables :
 - a. à tout navire neuf construit à partir de la date de la publication de l'arrêté modificatif correspondant quand elles sont relatives à la construction et à l'équipement du navire ;
 - b. à tout navire neuf ou existant quand elles concernent son exploitation ou l'organisation des examens de dossiers et visites ;
 - c. à tout navire existant faisant l'objet d'une transformation majeure ou importante.
3. Sauf dispositions expresses contraires, la réglementation applicable à un navire acquis à l'étranger est celle du présent règlement applicable à la date de pose de la quille.
4. Tout navire existant sur lequel sont effectuées des modifications, des réparations ou des transformations doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. Toutefois les réparations, modifications ou transformations majeures ou importantes doivent satisfaire aux prescriptions applicables à la date de début des travaux.
5. Tout navire faisant l'objet de modification ou de transformation impliquant des changements susceptibles de remettre en cause les avis rendus par la commission de sécurité compétente ou les résultats d'un examen local, peut sur décision du chef de centre de sécurité des navires, faire l'objet d'une nouvelle étude ou d'un nouvel examen local. Dans ce cas, et sauf dispositions expresses contraires, les mesures nouvelles introduites par un modificatif au présent règlement, sont applicables.
6. Toute constatation ou déclaration d'une transformation majeure ou importante donne lieu au réexamen des conditions d'attribution du franc-bord et de celles d'approbation du dossier de stabilité, si ce dernier est requis par le présent règlement.
7. Le changement de région d'exploitation d'un navire effectuant une navigation à moins de 20 milles de la terre la plus proche, peut donner lieu au réexamen, par la commission régionale de sécurité du nouveau lieu d'exploitation, des conditions particulières de navigation et des équipements de sécurité du navire.
8. Les navires à passagers, dont la longueur de référence est inférieure à 25 mètres, et effectuant exclusivement une navigation entre les ports d'un même État hors de l'Union européenne, à moins de 20 milles d'un abri, sont conformes à la division 223b du présent règlement.

Article 110.7. Applicabilité aux équipements

En application des articles 42-8 et 54 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984, les règles d'emport des équipements à bord des navires sont définies selon les modalités suivantes :

1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux navires de plaisance.
2. Au sens du présent règlement, on entend par "équipement" :
 - Les équipements marins définis par l'article 1 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984 ;
 - Les équipements installés à titre volontaire et dont le type fait l'objet de conditions d'approbation définies par les divisions 310 et 311 du présent règlement.

3. Sauf disposition expresse contraire prévue dans le présent règlement, les équipements devant être d'un type approuvé, ou approuvé par l'administration sont des équipements marins et doivent répondre aux dispositions des divisions 310 ou 311 selon que de besoin.
4. Les équipements mentionnés dans les annexes 311-1.A1 et 311-1.A2 de la division 311 embarqués en vertu des conventions internationales, sur des navires entrant dans le champ d'application de ces conventions internationales doivent répondre aux dispositions des annexes précitées.
5. Sauf disposition expresse contraire, les équipements mentionnés dans les annexes 311-1.A1 et 311-1.A2 de la division 311 embarqués de manière volontaire ou en supplément lorsque l'exploitation le nécessite sur des navires non visés par le paragraphe précédent, ne sont pas soumis aux dispositions de ladite division. Dans ce cas les équipements sont installés sous la responsabilité de l'armateur.
6. Sauf disposition expresse contraire, tout équipement marin mis en place en remplacement d'un équipement existant doit être conforme aux dispositions en vigueur à la date du remplacement.
7. Un équipement marin est dit « autorisé d'usage » lorsque, bien qu'il ne soit pas d'un type approuvé ou autorisé, l'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents en autorise l'installation ou le maintien à bord d'un navire déterminé.
8. Tout moyen de protection embarqué à bord d'un navire ou monté sur un équipement de travail lui-même embarqué, pour lequel l'approbation n'est pas requise par les conventions internationales ou par le présent règlement, doit, s'il entre dans les catégories définies par les articles R4311-8 à R4311-11 du code du travail, être conforme aux dispositions prises pour l'application de ce code dans la mesure où celles-ci ne sont pas incompatibles avec le règlement de la société de classification qui classe le navire ou avec les spécificités de la navigation, de la sécurité du navire ou de la protection du milieu marin.
9. Le matériel électrique et électronique doit être installé de manière à ce que les perturbations électromagnétiques produites ne nuisent pas au bon fonctionnement des systèmes et du matériel de navigation et de radiocommunications.

Un essai de bon fonctionnement pourra être réalisé lors des visites des installations de radiocommunications afin de vérifier que les éclairages à LED ne perturbent pas le fonctionnement des installations.

Les projecteurs à LED doivent satisfaire à la norme EN 60945 (2002) y compris IEC 60945 corrigendum 1 (2008) ou à la norme IEC 60945 (2002) y compris IEC 60945 corrigendum 1 (2008).

Il appartient à l'armateur d'apporter une attention particulière aux sources lumineuses LED et luminaires associés concernant les perturbations électromagnétiques pouvant également être générées sur les moyens de radiocommunication internes.

Article 110.8. Entretien

En application de l'article L5241-2 du code des transports, le propriétaire ou l'exploitant, afin de préserver la sécurité et la santé des personnes embarquées :

- Effectue durant l'exploitation du navire des inspections à des intervalles appropriés afin de s'assurer que le navire est maintenu en permanence en bon état.
- Vérifie que les équipements et installations concourant à la sécurité du navire ou de la navigation, à la sécurité du travail, au sauvetage des personnes embarquées ou à la prévention de la pollution, y compris les plançons ou coupées d'accès au navire, sont entretenus, contrôlés et éprouvés conformément aux dispositions des conventions de l'O.M.I., de celles du présent règlement, y compris les instructions des commissions d'étude, ou des dispositions du règlement de la société classant le navire.

- A défaut de prescriptions dans les textes visés ci-dessus, l'entretien, le contrôle et, le cas échéant, l'épreuve du moyen de protection s'effectuent selon les prescriptions du code du travail ou à défaut selon les recommandations du fabricant.
- Prend des mesures afin que soit assuré le nettoyage régulier de l'ensemble du navire pour maintenir des conditions d'hygiène adéquates et que les équipements des locaux affectés à l'équipage et aux passagers et ceux affectés à la conservation des vivres et des boissons satisfassent en permanence à des conditions sanitaires satisfaisantes.

L'autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 peut accepter les essais ou contrôles effectués par un organisme situé dans un autre Etat membre de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen pour autant qu'il applique des normes équivalentes officiellement reconnues par cet Etat. Le rapport de contrôle doit être rédigé en français ou, à défaut, en anglais et doit faire référence à la norme nationale utilisée.

Article 110.9. Jauge déterminante

En application de l'article L5000-5 du code des transports, la jauge déterminante est définie selon les modalités suivantes :

1. Pour tout navire d'une longueur² égale ou supérieure à 24 mètres n'entrant pas dans le champ d'application de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et construit, ou subissant des transformations ou des modifications que l'autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 considère comme une modification importante de sa jauge, le 1^{er} janvier 1996 ou après cette date, la jauge brute déterminante pour la mise en oeuvre des dispositions techniques ou relatives à la cargaison du présent règlement est celle calculée selon les règles fixées par l'annexe I de ladite convention.
2. Pour les navires visés ci-avant mais construits avant le 1^{er} janvier 1996, la jauge déterminante est celle retenue lors de l'étude des plans et documents préalable à la mise en service du navire, ou à des transformations ou des modifications que l'autorité compétente considère comme une modification importante de leur jauge.
3. Pour les navires de longueur inférieure à 24 mètres, quelle que soit leur date de construction, la jauge déterminante est celle retenue lors de l'étude des plans et documents préalable à la mise en service du navire, ou à des transformations ou des modifications que l'autorité compétente considère comme une modification importante de leur jauge.

Article 110.9.1 Navire de type « annexe »

Sont exclues des dispositions du présent article les annexes utilisées à partir des navires de plaisance.

Sont considérées comme « annexes », en application de l'article 1^{er} du décret n° 84-810, les embarcations ou engins utilisés à des fins de servitude à partir d'un navire porteur, lorsqu'ils remplissent les caractéristiques techniques suivantes :

- leur taille (Lht) est inférieure à celle du navire porteur;
- leur puissance est limitée à 1/5^{ème} de celle du navire porteur, à l'exception des annexes des thoniers senneurs
- leur nombre est limité à 1 par navire porteur, à l'exception des annexes des navires à passagers
- leur rayon d'action est limité à la portée visuelle depuis le navire porteur, ou à la portée VHF le cas échéant
- le nombre de personnes qui peuvent monter à leur bord est limité à 5, à l'exception des annexes des navires à passagers.

² La longueur considérée est celle donnée à l'article 2 de la Convention internationale de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires.

En application de l'article 1^{er} du décret n° 84-810, ces navires ne sont pas soumis aux dispositions des articles L.5112-2 et L.5241-3 du code des transports, relatifs au jaugeage et à l'obligation de disposer de titres de sécurité et de prévention de la pollution.

Une annexe destinée à transporter plus de douze passagers doit être conforme aux prescriptions techniques du chapitre 3 de la division 333. La conformité de l'annexe conditionne la validité du permis de navigation du navire porteur.

Article 110.10. Catégories de navigation

En application du paragraphe II.14 de l'article 1 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984, les catégories de navigation sont définies comme suit :

1. A l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale, les navires de plaisance sont exclus des dispositions du présent article.
2. Les engins à grande vitesse tels que définis à l'Article 110.2 sont exclus des dispositions du présent article. Les catégories de navigation de ces navires sont définies par le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.,
3. Les zones de navigation, lorsqu'elles sont définies par une division, précisent le cas échéant les limites de la catégorie de navigation.
4. Sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories :

1^{re} catégorie : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.

2^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

3^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ.

5^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer.

5. La catégorie de navigation pour laquelle un navire est autorisé à naviguer est indiquée sur son permis de navigation, ainsi que, le cas échéant, les restrictions dont elle est assortie.
6. L'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents peut dispenser un navire d'une partie des dispositions du présent règlement qui s'appliquent à la catégorie de navigation pour laquelle il est autorisé à naviguer, si des restrictions sont imposées à la navigation de ce navire à l'intérieur de cette catégorie. Ces restrictions peuvent porter sur des caractéristiques autres que géographiques de la navigation, telles que notamment :
 - les conditions météorologiques ;
 - les conditions d'exploitation ;
 - le nombre de personnes embarquées ;
 - la durée de la navigation ;
 - la possibilité de recevoir des secours ;
 - le caractère saisonnier de l'exploitation ;
 - le type d'activité du navire dans les zones non sujettes au mauvais temps.

Article 110.11. Numéro d'identification des navires

En application de la règle 3 du chapitre XI-1 de la convention Solas, tout armateur d'un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 ou d'un navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 doit, si son navire effectue une navigation internationale, lui faire attribuer un numéro OMI.

Le numéro d'identification des navires OMI est le numéro du Lloyd's Register à 7 chiffres, attribué au moment de la construction ou inscrit initialement sur le registre, avec le préfixe IMO (par exemple IMO 8712345).

L'attribution du numéro OMI aux navires existants doit être effectuée avant tout renouvellement de l'un quelconque des certificats internationaux de sécurité du navire.

Les numéros peuvent être obtenus en contactant LRF à l'adresse suivante :
<http://www.imonumbers.lrfairplay.com/>

Article 110.12. Numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits

Aux fins du présent article :

- le terme « *compagnie* » a la même signification qu'à la règle IX/1 de la Convention SOLAS et à l'article 221-IX/01 de la division 221 du présent règlement ;
- l'expression « *propriétaire inscrit* » désigne le propriétaire indiqué sur l'acte de francisation du navire délivré par l'administration.

Un numéro d'identification conforme au « *Système d'attribution d'un numéro d'identification unique aux compagnies et propriétaires inscrits* », adopté par la résolution MSC.160(78) du Comité de la sécurité maritime, est attribué à chaque compagnie et propriétaire inscrit exploitant au moins un navire appartenant à l'une des catégories ci-après :

- navires visés par le chapitre I de la Convention SOLAS ;
- navires effectuant une navigation nationale et soumis aux dispositions du Code ISM en vertu du règlement (CE) n° 336/2006 ;
- navires effectuant une navigation nationale et soumis aux dispositions du Code ISPS en vertu du règlement (CE) n° 725/2004.

Le numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits est le numéro du Lloyd's Register – Fairplay Ltd (LRF), composé par les lettres OMI suivies soit de "compagnie" soit de "propriétaire inscrit" et de 7 chiffres attribués par LRF ; le numéro est attribué au moment de la délivrance des documents listés ci-après :

- .1 document de conformité, certificat de gestion de la sécurité, document de conformité provisoire et certificat de gestion de la sécurité provisoire prescrits par le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) ou le règlement (CE) n° 336/2006 ;
- .2 fiche synoptique continue prescrite à la règle XI-1/5 de la Convention SOLAS et à l'article 221-XI-1/05 de la division 221 du présent règlement ; et
- .3 certificat international de sûreté du navire et certificat international provisoire de sûreté du navire prescrits par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ou par le règlement (CE) n° 725/2004.

Lorsqu'un navire n'est pas tenu de posséder les documents pertinents listés aux alinéas .1 à .3 ci-dessus, ou dans le cas d'une nouvelle compagnie et/ou d'un nouveau propriétaire inscrit, la demande d'attribution du numéro doit être effectuée dans les meilleurs délais pratiques suivant l'immatriculation du navire.

Pour les compagnies et/ou propriétaires inscrits existants, la demande d'attribution du numéro doit être effectuée dans les meilleurs délais pratiques suivant la nouvelle délivrance ou le renouvellement de l'un des documents listés aux alinéas .1 à .3 ci-dessus.

Les numéros peuvent être obtenus en contactant LRF à l'adresse suivante :
<http://www.imonumbers.lrfairplay.com/>