

# **DIVISION 110**

## **GENERALITES**

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

A jour des arrêtés suivants :

<b>Date de signature</b>	<b>Date de parution J.O.</b>
12-01-99	20-02-99
21-07-00	11-08-00
28-12-01	23-01-02
30-07-02	09-08-02
09-12-02	16-01-03

TABLE DES MATIERES**Chapitre 110-1 - Règles générales d'application**

Article 110-1.01	Réglementation
Article 110-1.02	Définitions ( <i>arrêtés des 12/01/99 , 21/07/00 et 30/07/02</i> )
Article 110-1.03	Cas de force majeure
Article 110-1.04	Applicabilité au navire
Article 110-1.05	Applicabilité aux équipements marins ( <i>arrêté du 09/12/02</i> )
Article 110-1.06	Équipements autres que des équipements marins
Article 110-1.07	Entretien
Article 110-1.08	Applicabilité aux cargaisons
Article 110-1.09	Jauge déterminante ( <i>arrêté du 28/12/01</i> )

**Chapitre 110-2 - Application à la navigation**

Article 110-2.01	Catégories de navigation des navires autres que les navires de plaisance
Article 110-2.02	Permis de navigation
Article 110-2.03	Numéro d'identification des navires
<i>Annexe 110-2.A.1</i>	<i>Obtention du numéro OMI d'un navire</i>

## CHAPITRE 110-1

### REGLES GENERALES D'APPLICATION

#### Article 110-1.01

##### *Réglementation*

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

Toutefois, en ce qui concerne les navires soumis aux prescriptions de la division 221, pour toutes les questions techniques relatives aux exigences des conventions internationales visées à l'article 140-1.02 non explicitement traitées dans le présent règlement, et concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande, l'armateur applique les dispositions correspondantes du règlement d'une société de classification reconnue. Le choix de ce règlement est notifié à l'autorité dans la déclaration prévue à l'article 130-0.03.

#### Article 110-1.02

*(modifié par arrêtés des 12/01/99 , 21/07/00 et 30/07/02)*

##### *Définitions*

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

- 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.

Par construction qui se trouve à un stade équivalent, il faut entendre le stade auquel :

- a) une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
- b) 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.

- Navire existant (ou construit) : tout navire qui n'est pas neuf au sens de la définition ci-dessus.
- Navire-citerne : un navire de charge construit ou aménagé pour le transport en vrac de cargaisons liquides inflammables.
- Pétrolier : un navire construit ou adapté spécialement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces à cargaison ; cette définition englobe les transporteurs mixtes.
- Navire-citerne pour produits chimiques (ou chimiquier) : un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques.
- Transporteur de gaz (ou gazier) : un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz.
- Vraquier : un navire qui, en général, compte un seul pont, des citernes supérieures et des citernes latérales en trémie dans ses espaces à cargaison et qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac ; cette définition englobe les navires tels que les minéraliers et les transporteurs mixtes.

- Unité mobile de forage au large (MODU) : un navire capable d'effectuer des opérations de forage ayant pour but d'explorer ou d'exploiter les ressources du sous-sol marin, comme les hydrocarbures liquides ou gazeux, le soufre ou le sel.
- Engin à grande vitesse : un engin capable d'atteindre une vitesse maximale en mètres par seconde égale ou supérieure à  $V = 3,7 \Delta^{0,1667}$

Dans cette formule,  $\Delta$  est le déplacement correspondant à la flottaison prévue.

- Transbordeur roulier : un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules (routiers et ferroviaires) d'embarquer et de débarquer en roulant.
- 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.
- Navire ponté : un navire ayant sur toute sa longueur un pont muni d'ouvertures fermées d'une façon étanche conformément, selon le cas, aux conditions d'assignation du franc-bord ou, pour les petits navires, aux conditions particulières pouvant être prévues dans une ou plusieurs divisions du livre deuxième.
- Navire non ponté : un navire n'ayant pas les caractéristiques d'un navire ponté.
- Navire à voile : un navire dont la voilure constitue le mode principal de propulsion. Sur un navire à voile équipé d'un moteur, la voile est le mode principal de propulsion sous la double condition que :

- le quotient  $\frac{S}{\sqrt{L \times D}}$  est égal ou supérieur à 5,5 ; et

- le quotient  $\frac{(1,36 \times P)}{D}$  est inférieur à 9.

Dans cette formule :

S = surface totale de la voilure (en mètres carrés). Pour le calcul de cette surface, on considère la surface totale de la voilure au près : génois plus grand voile plus, éventuellement, artimon ou misaine à l'exclusion du spinnaker et des voiles d'étai.

L = longueur hors tout de la coque (en mètres).

D = déplacement lège en ordre de marche (en tonnes), sans équipage et réservoirs vides.

P = puissance totale du ou des moteurs de propulsion exprimée en kilowatts. Cette puissance est celle mesurée à la sortie du réducteur dans les conditions normales d'installation à bord pour une utilisation en continu.

- 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.
- Moteur à explosion : un moteur dans lequel la combustion du mélange comburant et combustible est obtenue à l'aide d'un allumage électrique.
- Puissance de propulsion : le total de la puissance continue maximale qui peut être obtenue au volant de chaque moteur et qui peut servir à la propulsion du navire, selon un mode mécanique, électrique, hydraulique ou autre. Toutefois, au cas où un réducteur est intégré dans le moteur, la puissance est mesurée à l'élément de la sortie du raccordement du réducteur.  
Aucune déduction ne sera faite pour les machineries auxiliaires entraînées par le moteur. L'unité de puissance du moteur est exprimée en kilowatts (kW).

La puissance continue du moteur est définie conformément aux spécifications de la norme internationale recommandée ISO 3046/1.

- Durée de traversée : le temps que met, à 80 p. 100 de sa vitesse maximum, un navire pour effectuer la traversée envisagée.
- Service régulier : une série de traversées organisées de façon à assurer la liaison entre les deux mêmes points ou plus :
  1. soit selon un horaire publié,
  2. soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique évidente.
- Type autorisé : un équipement marin est d'un « type autorisé » lorsque le ministre chargé de la marine marchande, sur l'avis de la commission de sécurité compétente, a reconnu qu'il présente, en l'absence de prescriptions précises en la matière, des garanties de sécurité ou de prévention de la pollution suffisantes pour l'usage envisagé.
- Autorisé d'usage : 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.

### **Article 110-1.03**

#### *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. Lorsque 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 avertir les autorités compétentes locales en vue d'obtenir d'elles 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.

### **Article 110-1.04**

#### *Applicabilité au navire*

1. Sauf dispositions expresses contraires, les mesures nouvelles introduites par un modificatif au présent règlement, sont applicables :
  - 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 ;
  - à tout navire neuf ou existant quand elles concernent son exploitation ou l'organisation des examens de dossiers et visites
2. 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 d'une importance majeure doivent satisfaire aux prescriptions applicables à la date de début des travaux.

Quand une modification ou une transformation impliquant des changements aux dispositions qui ont fait l'objet d'une précédente étude par une commission de sécurité est envisagée, si le chef du centre de sécurité des navires estime que son importance le justifie, et dans tous les cas s'il s'agit d'un navire à passagers, il transmet à la commission d'étude compétente le dossier déposé lors de la déclaration prévue au paragraphe 2 de l'article 130-0.03.

3. Toute modification ou transformation significative entraînant un changement substantiel des caractéristiques du navire lège (déplacement et coordonnées du centre de gravité) donne lieu au réexamen des conditions d'attribution du franc-bord et de celles d'approbation du dossier de stabilité.

3.1. Quand les modifications ou transformations ont pour objet de permettre l'exercice d'un nouveau type d'activité ou l'augmentation du port en lourd du navire ou du nombre de passagers, l'autorité compétente pour l'examen des plans fait application des prescriptions pertinentes en matière de stabilité et d'attribution de franc-bord en vigueur au jour du début des travaux.

3.2. Le changement de type de pêche est une transformation substantielle au titre du dossier de stabilité dès lors qu'il implique une modification des poids ou de leur répartition à bord ou des efforts générés par les appareils de pêche agissant sur le comportement longitudinal et transversal du navire.

S'il est exploité selon un type de pêche différent de celui consigné dans le dossier lors de l'étude initiale par la commission compétente, tout navire de pêche construit avant le 28 février 1988 doit satisfaire, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1997, aux dispositions pertinentes de la division 211 en vigueur au moment du changement du type de pêche.

4. 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.

**Article 110-1.05**  
(arrêté du 09/12/02)

*Applicabilité aux équipements marins*

1. Sauf disposition expresse contraire prévue dans une division du livre deuxième, les équipements marins embarqués à bord des navires à passagers, de charge ou de pêche doivent répondre aux prescriptions du livre troisième.

2. Sauf disposition expresse contraire, dans la mesure où la structure du navire ne s'en trouve pas sensiblement affectée, tout équipement marin mis en place en remplacement d'un équipement existant doit être conforme aux dispositions en vigueur à la date du remplacement.

**Article 110-1.06**

*Équipements autres que des équipements marins*

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 visées par la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 ou par le présent règlement, doit, s'il entre dans les catégories définies par les articles R 233-83-2 et R 233-83-3 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.

#### **Article 110-1.07**

##### *Entretien*

L'armateur, afin de préserver la sécurité et la santé des personnes embarquées :

1. 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.
2. 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 sinon selon les recommandations du fabricant.

L'autorité peut accepter les essais ou contrôles effectués par un organisme sis 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.

3. 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.

#### **Article 110-1.08**

##### *Applicabilité aux cargaisons*

Sauf dispositions expresses contraires, les prescriptions applicables à la cargaison sont celles en vigueur le jour de leur chargement à bord du navire.

#### **Article 110-1.09**

*(modifié par arrêté du 28/12/01)*

##### *Jauge déterminante*

Pour tout navire d'une longueur<sup>1</sup> 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 considère comme une modification importante de sa jauge, le 1<sup>er</sup> 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.

---

<sup>1</sup> La longueur considérée est celle donnée à l'article 2 de la Convention internationale de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires.

Pour les navires visés ci-avant mais construits avant le 1<sup>er</sup> 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.



## CHAPITRE 110-2

### APPLICATION A LA NAVIGATION

#### Article 110-2.01

##### *Catégories de navigation des navires autres que les navires de plaisance*

1. Les navigations effectuées par les navires français autres que les navires de plaisance sont classées en cinq catégories :

**1<sup>re</sup> catégorie :** Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.

**2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> catégorie :** Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

**4<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 régional des affaires maritimes sur proposition du chef de quartier.

2. La catégorie de navigation pour laquelle un navire est approuvé est indiquée sur son permis de navigation, ainsi que, le cas échéant, les restrictions dont elle est assortie.

3. 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 approuvé, 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 ;
- 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 110-2.02

##### *Permis de navigation*

1. Lorsqu'un permis de navigation est délivré à un navire en application des dispositions de l'article 4 du décret n° 84-810 du 30 août 1984, il énonce principalement :

1.1. Les éléments déterminants d'identification, le type fondamental et, le cas échéant, particulier du navire ;

1.2. La liste des exemptions accordées au navire lors de l'examen du dossier par la commission compétente ;

1.3. Les conditions particulières de navigation assignées au navire ou celles, plus restreintes, demandées par l'armateur, à savoir :

1.3.1. La catégorie de navigation ;

1.3.2. Le nombre maximal de personnes pouvant être embarquées à bord et, le cas échéant, le nombre maximal autorisé de passagers et/ou de membres du personnel spécial ;

1.3.3. Les restrictions éventuelles imposées à la catégorie de navigation et toute autre condition contraignante fixée par l'autorité ;

1.4. Sa date de fin de validité.

2. Le permis de navigation et, selon le cas, les certificats de sécurité et de prévention de la pollution qui concourent à sa délivrance, doivent être conservés en permanence à bord pendant tout le temps de navigation.

### **Article 110-2.03**

#### *Numéro d'identification des navires*

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).

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 selon les modalités prévues par l'annexe 110- 2.A.1.

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.

*ANNEXE 110-2.A.1***OBTENTION DU NUMERO OMI D'UN NAVIRE**

Le numéro OMI du navire peut être obtenu comme suit :

1. Navires neufs (en commande ou en construction)

En adressant le formulaire ci-dessous (de préférence par télécopie), au service compétent du Lloyd's Register à l'adresse suivante :

Lloyd's Register of Shipping	Téléphone : +44 171 423 2797
Maritime Information Publishing Group	Télécopieur : +44 171 423 2190
100 Leadenhall Street	
Londres EC 3A 3BP	

En cas de difficulté pour entrer en contact avec le service compétent du Lloyd's Register, les demandes (y compris le formulaire), peuvent être adressées à l'O.M.I. :

Division de la sécurité maritime - Section de la mise en oeuvre de la coopération technique et de la gestion des projets - télécopieur +44 171 587 3210.

2. Navires existants

Par la même procédure que pour un navire neuf, mais seulement après avoir vérifié, en contrôlant les documents du navire ou le registre des navires publié par le Lloyd's Register ou ses listes hebdomadaires de modifications, que le numéro du Lloyd's Register n'a pas déjà été attribué.

3. Le modèle de formulaire est le suivant :

**DEMANDE DE NUMERO OMI**

NOM ACTUEL DU NAVIRE :.....

NOM(S) PRECEDENT(S) :.....

PAVILLON :..... PORT D'ATTACHE :.....

INDICATIF D'APPEL :..... NUMERO OFFICIEL :.....

SOCIETE DE CLASSIFICATION :..... PORT EN LOURD :.....

JAUGE (convention de 1969) : OUI NON

BRUTE : ..... NETTE : .....

LONGUEUR HORS TOUT :..... LPP :.....

LARGEUR MAXIMALE :..... LARGEUR HORS MEMBRES :.....

CREUX SUR QUILLE :..... TIRANT D'EAU :.....

DATE DE LA POSE DE LA QUILLE :..... DATE DE MISE A L'EAU :.....

DATE D'ACHEVEMENT DE LA CONSTRUCTION :.....

CONSTRUCTEUR :..... COQUE N° :.....

DESCRIPTION DU TYPE DE NAVIRE :.....

PROPRIETAIRE INSCRIT & ADRESSE : ARMATEUR-GERANT & ADRESSE :  
.....  
.....

NOMBRE DE MOTEURS PRINCIPAUX :..... TYPE DE MOTEUR :.....

CONSTRUCTEUR DES MOTEURS :.....

PUISSANCE TOTALE AU FREIN :..... NOMBRE D'HELICES :.....