

Code des Transports
Décret n° 84-810 modifié
Commission centrale de sécurité
Session du **07 janvier 2026**

PV_CCS_1007/REG.01

Objet : **Projet de modification de la division 110 : Approbation des journaux électroniques « E-BOOK » et toilettage**

Références :

- Décret 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;
- Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution, divisions 110, 226, 228, 229, 230 ;
- PV CCS 985/INF.01 du 10 janvier 2024, PV CCS 1005/INF.01

Annexes :

- Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution, division 110

I/ Introduction :

Lors de l'adoption du PV CCS 985 INF.01, il a été accepté que les journaux électroniques peuvent être utilisés lorsque leur mise en place et le système sont conformes aux exigences internationales et que la compagnie concernée a préalablement obtenu l'accord de l'Autorité compétente. Ce document définit les exigences à remplir afin d'obtenir ledit accord.

Les journaux électroniques représentent une opportunité pour les navires de mettre à profit les outils technologiques dont ils disposent pour réduire les charges administratives et contribuer aux prises d'initiative prises à bord en faveur de l'environnement.

L'article 221-V/28 bis du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 autorise actuellement l'utilisation de livres de bord électroniques sous certaines conditions, notamment par l'obtention de l'accord préalable de l'Autorité compétente. D'autres dispositions contenues dans l'arrêté susmentionné prévoient des dispositions similaires. Néanmoins, à des fins d'harmonisation, il est nécessaire d'insérer une disposition relative aux journaux électroniques dans la division 110, consacrée aux généralités.

Par ailleurs, le toilettage de certaines dispositions est nécessaire afin d'éviter les contradictions.

II/ Développement :

1. Introduction du journal électronique dans la division 110 :

a. Création d'un article 110.9.2 :

Il est proposé d'intégrer dans la division 110, une disposition permettant l'utilisation des journaux électroniques à bord des navires suite à l'obtention d'une autorisation par l'Autorité compétente. Le

processus mis en place afin d'obtenir cette autorisation est également prévu dans la proposition de modification.

b. Création d'une annexe 110.A-1

Il est proposé d'intégrer dans la division, une annexe 110.A-1 contenant un modèle de déclaration de conformité du journal électronique délivrée par l'Autorité compétente.

2. Toilettage des textes relatifs au livre de bord

Pour faire suite à l'introduction de l'autorisation des journaux électroniques dans une division applicable à l'ensemble des navires, il est proposé de toiletter les dispositions adressant spécialement les journaux de bord à travers les différentes divisions. L'objectif est de mettre fin aux dispositions incompatibles, notamment en ce qui concerne l'obligation d'inscrire uniquement à l'encre les indications dans le journal de bord.

a. Modification de la division 226 :

A l'article 226-6.01, il est proposé d'amender la rédaction afin d'introduire la possibilité d'inscrire les informations de manière électronique dans le livre de bord :

Article 226-6.01 :

« 1. Sur tout navire, un livre de bord coté est tenu. Ce livre, ~~dont toutes les indications doivent être portées à l'encre,~~ est visé chaque jour par le capitaine. **Toutes les indications y sont portées à l'encre ou électroniquement, sous réserve des dispositions de l'article 110.9.2 du présent règlement.** Le journal passerelle, le journal machine et le journal radio constituent le livre de bord du navire. »

b. Modification de la division 228

A l'article 228-10.07, il est proposé d'amender la rédaction afin d'introduire la référence à l'article 110.9.2 et ainsi harmoniser les dispositions du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987.

Article 228-10.07 :

« 5. Les livres de bord sont cotés et toutes les indications qui y sont portées le sont à l'encre. Les livres sont visés chaque jour par le capitaine et les faits sont consignés par ordre chronologique.

Les livres de bord électroniques peuvent être utilisés **sous réserve des dispositions de l'article 110.9.2 du présent règlement.** ~~lorsque leur mise en place et le système sont conformes aux exigences internationales et que la compagnie concernée a préalablement obtenu un accord de l'Autorité compétente.~~ »

c. Modification de la division 229

A l'article 229-V.19, il est proposé d'amender la rédaction afin d'introduire la possibilité d'inscrire les informations de manière électronique dans le livre de bord :

Article 229-V.19 :

« 1 Sur tout navire, le journal de mer et le livre de bord prévus par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 sont cotés. Ces livres, ~~dont toutes les indications doivent être portées à l'encre~~, sont visés chaque jour par le capitaine. **Toutes les indications y sont portées à l'encre ou électroniquement, sous réserve des dispositions de l'article 110.9.2 du présent règlement.** Le Journal passerelle, le journal machine et le journal radio constituent le livre de bord du navire. »

d. Modification de la division 230

A l'article 230-6.03, il est proposé d'amender la rédaction afin d'introduire la possibilité d'inscrire les informations de manière électronique dans le livre de bord :

Article 230-6.03 :

« 1. Sur tout navire, le livre de bord regroupe le journal passerelle, le journal machine et le journal radio. Il est rédigé à l'encre **ou électroniquement, sous réserve des dispositions de l'article 110.9.2 du présent règlement,** lors de chaque sortie et visé par le capitaine. »

3. Toilettage de la division 110

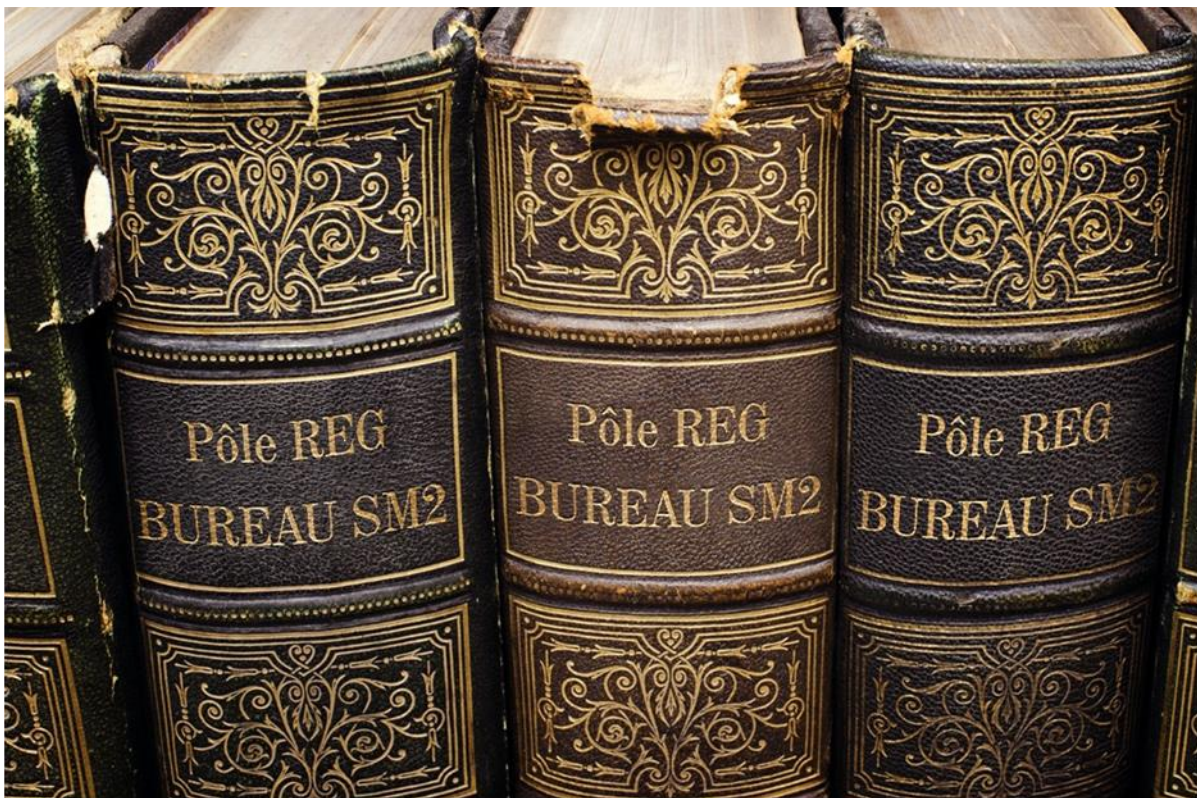
A l'article 110.2, il est proposé d'amender la rédaction afin de supprimer les définitions d'engins à grande vitesse, de navire ravitailleur et de servitude au large, de vedettes de surveillance, d'assistance et de sauvetage et les navires de services côtiers ou d'activités côtières. Ces dispositions sont incohérentes avec la version actuelle de la division 222.

III/ Proposition :

Il est proposé de modifier la division 110 telle que présentée en annexe.

AVIS DE LA COMMISSION

La Commission émet un avis favorable



Règlement annexé à l'arrêté du 23
novembre 1987 modifié



SM

Sécurité Maritime

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	EQUH0501516A	783/REG.02
26-07-06	15-09-06	EQUH0601587A	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
23-12-15	30-12-15	DEVT1528777A	895/REG.01 896/REG.09
10-02-16	13-02-16	DEVT1601412A	886/REG.01
22-06-16	30-06-16	DEVT1612253A	902/REG.09
20-12-16	06-01-17	DEVT1636878A	907/REG.02
18-12-17	28-12-17	TRAT1732749A	918/REG.02 918 REG 07
21-06-18	17-07-18	TRAT1813778A	918/REG.02 924/REG.04
05-11-19	07-12-19	TRET1919209A	937/REG.01
30-08-21	08-09-21	MERT2124797A	956/REG.01
06-06-24	22-06-24	TREM2413093A	986/REG.02





TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1.	GÉNÉRALITÉS.....	4
article 110.1.	Réglementation	4
article 110.2.	Définitions	4
article 110.3.	Application à l'outre mer.....	6
article 110.4.	Formation, qualification et compétence des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes	6
article 110.5.	Cas de force majeure	8
article 110.6.	Applicabilité au navire	9
article 110.7.	Applicabilité aux équipements	10
article 110.8.	Entretien	11
article 110.9.	Jauge déterminante.....	11
Article 110.9.1	Navire de type « annexe ».....	11
CHAPITRE 2.	APPLICATION À LA NAVIGATION	13
article 110.10.	Zones maritimes.....	13
article 110.11.	Catégories de navigation.....	13
article 110.12.	Numéro d'identification des navires.....	14
article 110.13.	Numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits.....	15

Chapitre 1. Généralités

article 110.1. Réglementation

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Pour l'application des dispositions auxquelles doivent satisfaire les navires, leurs équipements et leurs cargaisons en application de l'article 1 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, les règles applicables sont celles du présent règlement.

article 110.2. Définitions

(Modifié par arrêté du 30/08/21)

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 :
 1. une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
 2. 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 est exclusivement vélique, ou dont la propulsion est principalement vélique.

La propulsion est reconnue principalement vélique à condition que le rapport $As \geq 0,07(m LDC)^{2/3}$ avec :

- **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 : désigne tout navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans des espaces à cargaison.
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. Transporteur de gaz (ou gazier) : tout navire définit comme tel au sens du chapitre 221-VII de la division 221 du présent règlement.
11. Vraquier : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-XII de la division 221 du présent règlement.
12. 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.
13. Navire sous-marin : tout navire défini comme tel au sens de la division 233 du présent règlement.
14. Engins de dragage et porteurs de déblais : tout navire défini comme tel au sens de la division 231 du présent règlement.
15. 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
16. 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.
17. Navire jumeau ou tête de série : navire construit par le même chantier naval ou le même groupe de chantiers, à partir des mêmes plans et dont le caractère de série est attribué après avis de l'autorité compétente en application des dispositions du présent règlement
18. 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.
19. Moteur à explosion : un moteur dans lequel la combustion du mélange comburant et combustible est obtenue à l'aide d'un allumage électrique.
20. Durée de traversée : le temps que met, à 80 p. 100 de sa vitesse maximum, un navire pour effectuer la traversée envisagée.
21. Service régulier : une série de traversées organisées de façon à assurer une liaison entre les deux mêmes port ou points d'embarquement de passagers, ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même point sans escale intermédiaire :
 - soit selon un horaire publié,
 - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable.
22. 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 ou des conditions fixées par le présent règlement après avis de l'autorité compétente ; 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 de nature à impacter les critères de stabilité du navire ; ou
 - Une modification des conditions d'exploitation ; ou
 - Une extension de catégorie de navigation.
- En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions pour les navires neufs ; les transformations apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'importance majeure.
23. 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.

24. Navigation nationale à l'étranger : navigation exclusive dans des eaux relevant d'une juridiction différente de celle du pavillon.

article 110.3. Application à l'outre mer

(Modifié par arrêté du 12/03/12)

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

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

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/SCH
- 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 certification sociale	MLC ou C188
- Formation ISPS + PSCO	DAO

2. Les qualifications donnent accès aux compétences suivantes :

Personnels de catégorie B et C	
Niveaux de qualification	Compétences
1	- 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 : - 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. - Membre d'une commission de visite de mise en service de tout navire français d'une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers.
3	Niveau de qualification 2 auquel s'ajoute : - 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. - Membre d'une commission de visite de sécurité de tout type de navire de longueur inférieure à 24 mètres; - 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 : - 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	- 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 : Délégué du chef de centre de sécurité de navires pour présider tout type de commission de visite sur tous types de navires ; - Délégué du chef de centre de sécurité de navires pour présider toute visite de mise en service ; - Délégué 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 ; - Les visites réalisées en vue de la délivrance, du visa ou du renouvellement des certificats de sécurité (ISM), sûreté (ISPS) et du travail maritime (MLC) nécessitent de disposer des spécialisations décrites ci-après.
Auditeur ISM	- Membre d'une équipe d'audit ISM (navires ou compagnies).
Conducteur d'audit ISM/SCH	- Conduite d'audits ISM (navires ou compagnies) et membre d'une équipe d'évaluation SCH.
Contrôle par l'état du port (PSCO)	Réaliser des inspections de navires battant pavillon étranger dans le cadre de visites par l'Etat du port.
Auditeur ISPS	- Conduite d'une visite ISPS.
Contrôle sûreté par l'état du port (DAO)	- Réaliser d'inspections de sûreté de navires battant pavillon étranger dans le cadre de visites par l'Etat du port
Certification sociale	Conduite des visites soit dans le cadre de la convention du travail maritime (MLC, 2006), soit dans le cadre de la convention n°188 du travail concernant le travail dans le secteur de la pêche (C188, 2007)

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.

4. Obtention et maintien des spécialisations

La spécialisation PSCO est attribuée par la direction interrégionale de la mer ou la direction de la mer compétente.

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.

L'obtention et le maintien des spécialisations ISM/SCH, ISPS et MLC sont définis par la direction des affaires maritimes.

article 110.5. Cas de force majeure

(Modifié par arrêté du 12/03/12)

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 avertir 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

(Modifié par arrêté du 07/12/12)

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 neufs 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 :
 - 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 ;
 - 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

(Modifié par arrêté du 18/12/17)

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 approuvés » 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 qui doivent être d'un type approuvé ou être approuvés par l'administration, répondent aux dispositions des divisions 310 ou 311 selon qu'il convient.
4. Les équipements visés par les divisions 311 et 310 embarqués en vertu des conventions internationales ou de manière volontaire, sur des navires entrant dans le champ d'application de ces conventions internationales, répondent aux dispositions des annexes précitées.
5. Sauf disposition expresse contraire, les équipements visés par les divisions 311 et 310 et embarqués sur des navires non visés par le paragraphe précédent, de manière volontaire ou en supplément lorsque l'exploitation le nécessite, 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 devant être approuvé, lorsqu'il est mis en place en remplacement d'un équipement existant, est conforme aux dispositions en vigueur à la date du remplacement.

Un équipement marin est dit « autorisé d'usage » lorsque, bien qu'il ne soit pas d'un type approuvé, l'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents en autorise l'installation ou le maintien à bord d'un navire déterminé.

7. 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.
8. 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.

9. Lorsqu'ils sont dédiés au sauvetage, les véhicules nautiques à moteur, les embarcations pneumatiques et les semi-rigides de moins de 12 mètres des organismes de secours et de sauvetage en mer peuvent être dispensés de l'import de brassières de sauvetage approuvées. Les équipements individuels embarqués en remplacement sont embarqués, après analyse de risque, sous la responsabilité de l'armateur.

article 110.8. Entretien

(Modifié par arrêté du 20/07/15)

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 :

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.
3. 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.
4. 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

(Modifié par arrêté du 20/07/15)

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

- Pour tout navire d'une longueur¹ 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 œuvre 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.
- 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.
- 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

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

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 »

(Modifié par arrêté du 06/06/24)

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 (L_{ht}) 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 sennieurs et des navires de l'Etat ;
- 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 et des navires de l'Etat.

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.

L'effectif minimal requis à bord du navire porteur en application de l'article L.5522-2 du code des transports doit toujours être respecté quel que soit le nombre d'annexes mis à l'eau.

Article 110.9.2 Approbation des journaux électroniques

(Modifié par arrêté du / /)

Les journaux électroniques peuvent être utilisés lorsque leur mise en place a préalablement obtenu un accord de l'Autorité compétente.

On entend par :

- Autorité compétente :
 - la Commission Centrale de Sécurité (CCS) pour les navires relevant de sa compétence conformément à l'article 14 du chapitre II du titre I du décret 84-810,
 - la Commission Régionale de Sécurité (CRS) pour les navires relevant de sa compétence conformément à l'article 20 du chapitre II du titre I du décret 84-810, et
 - la Société de Classification Habilitée (SCH) pour les navires délégués conformément à l'article 3-1.I du chapitre I du titre I du décret 84-810.
- livre de bord :
 - Le journal passerelle,
 - Le journal machine,
 - Le journal radio,
 - Les registres annexés ;
- Certificat numérique une transformation cryptographique d'une unité de données dans un système de chiffrement asymétrique, utilisant une signature numérique pour lier une identité à une clé publique.

La demande présentée à l'Autorité compétente en vue d'obtenir son accord, doit permettre d'apprécier la prise en compte de ces directives et l'atteinte des exigences ainsi définies. Ces exigences sont :

- Un journal électronique doit être équivalent à un journal papier et doit permettre l'enregistrement de l'ensemble des données, des événements et de consignes liés au navire et à son exploitation. Les

journaux électroniques doivent être présentés selon le modèle spécifié par les conventions et les règles applicables,

- Un journal électronique doit générer des pages uniques, datées et numérotées par ordre chronologique,
- Les données saisies sont protégées afin qu'elles ne puissent être supprimées, détruites ou écrasées. Toute modification ou correction doit permettre de visualiser les données modifiées ou corrigées et apparaître aussi bien dans le système que sur toute présentation de sortie ou version imprimée du journal électronique,
- Lorsqu'une signature est requise, le journal électronique peut être signé électroniquement. La signature doit identifier le signataire, la date et l'heure de la signature,
- Les moyens d'enregistrement permanent et automatique doivent être synchronisés en utilisant une horloge commune,
- Les journaux doivent être conservés pendant au moins cinq ans après que la dernière inscription y a été portée. Si le navire est vendu, le propriétaire du navire (le vendeur) doit conserver les journaux à terre,
- Il est recommandé qu'une technologie permettant la saisie automatique des données relatives à la position du navire, sa vitesse, son cap et l'heure soit installée lorsque cela est possible. En cas de défaillance du matériel, la saisie manuelle doit être possible et la modification de la source de données doit être consignée. La saisie automatique de valeurs de données doit être protégée par des moyens qui empêchent toute tentative de manipulation ou de falsification des données. Le système doit enregistrer automatiquement toute tentative de manipulation ou de falsification des données,
- Les journaux électroniques doivent être présentés de façon à faciliter le passage des journaux sur support papier aux registres électroniques. Il faut aussi prévoir un moyen qui permette de produire une copie papier des journaux vérifiés que le capitaine puisse certifier comme étant conforme, à la demande des autorités compétentes,
- Il est essentiel que tous les journaux électroniques approuvés soient passés en revue et mis à jour correctement pour que les amendements pertinents à la réglementation y soient incorporés. Les mises à jour ne doivent pas provoquer la perte des registres existants ni les rendre illisibles et le système doit continuer de présenter tous les registres sous la forme approuvée par l'administration. Toute mise à jour doit être approuvée par l'autorité compétente,
- Il est primordial que le système applique un contrôle d'accès fondé sur les rôles. Il faut, au minimum, que chaque utilisateur saisisse un identifiant et un mot de passe de connexion personnels uniques pour accéder à toutes les applications. Ce niveau de sûreté donne l'assurance que l'utilisateur qui saisit des données dans l'application est responsable de toute mention incorrecte ou omission,
- L'utilisateur qui consigne des données dans le journal doit apposer sa signature. Ainsi, le registre électronique doit comporter un journal d'audit qui enregistre un code d'utilisateur, un symbole identificateur, tel qu'un caractère graphique, ou un identifiant équivalent pour chaque accès, qui serve d'identifiant unique de l'utilisateur et permette de déterminer si l'utilisateur a saisi, consulté ou modifié des données,
- Les signatures électroniques appliquées à un journal électronique doivent satisfaire aux normes eIDAS (electronic IDentification, Authentication and trust Services). La signature électronique doit être délivrée par des prestataires, de confiance agréés capables de fournir des procédés de signature conformes aux exigences légales, reconnus par l'ANSSI (Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information). Une signature électronique délivrée par un prestataire de services de confiance qualifiés capables reconnus par un Etat membre peut être acceptée².
- Pour que le capitaine puisse vérifier une mention ou une série de mentions sauvegardées, le journal électronique doit avoir un facteur d'authentification supplémentaire, lequel doit prendre la forme de justificatifs d'identité supplémentaires fournis par le capitaine au moment de la vérification,

² Tel que défini par le RÈGLEMENT (UE) No 910/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE

- Compte tenu des différents stades de la saisie et de la vérification des données, le journal électronique doit afficher un champ "état" pour chaque rubrique qui indique clairement le stade de vérification de la mention. Par exemple, lorsqu'une mention a été sauvegardée dans le système par un utilisateur, une expression telle que "en suspens" ou "en attente de vérification" doit s'afficher et une fois que le capitaine a vérifié la mention, un terme tel que "vérifié" doit s'afficher automatiquement,
- Si une mention est modifiée après avoir été vérifiée par le capitaine, le journal électronique doit automatiquement la signaler à nouveau comme "en suspens" ou "à vérifier de nouveau", ce qui indique au capitaine que la mention doit de nouveau être vérifiée. Pour s'assurer que les mentions sont vérifiées en temps voulu, le système doit prévoir un rappel signalant qu'une vérification par le capitaine est nécessaire,
- Il faut mettre en place une méthode permettant de sauvegarder et de récupérer les données au cas où le système cesserait de fonctionner ou ne serait pas accessible depuis le réseau du navire. Il faudrait aussi envisager d'utiliser d'autres sources d'énergie pour assurer la continuité de l'accès au système. La récupération des données et les sources d'énergie sont essentielles pour permettre de consigner les données sans interruption et pour faciliter les inspections. Il est recommandé de sauvegarder les données sur l'enregistreur des données du voyage (VDR) du navire.
- Il faut inclure une fonction qui permette de sauvegarder automatiquement les données, chaque fois qu'une rubrique est modifiée, dans le système en vue de leur stockage hors ligne. Les données consignées qui sont stockées dans l'espace hors ligne doivent être :
 - chiffrées pour que nul ne puisse accéder sans autorisation aux renseignements et pour que, une fois sauvegardées, les données ne soient disponibles qu'en lecture seule, sans qu'aucune modification ne puisse y être apportée;
 - enregistrées dans un format qui permette de les transférer du point d'enregistrement vers un autre emplacement de stockage, par exemple un périphérique de stockage (amovible) local ou un système de stockage en réseau local ou à distance;
 - conservées dans un format qui en assure la longévité et l'intégrité; et
 - enregistrées dans un format qui permette d'en avoir une présentation de sortie et une version imprimée.
- Le journal hors ligne doit porter la signature numérique du capitaine,
- Tout système électronique réputé satisfaire aux critères ci-dessus doit être accompagné d'une déclaration écrite de l'autorité compétente qui le confirme et se trouve à bord du navire pour pouvoir être consultée lors des visites et inspections réglementaires. Un modèle de déclaration figure à l'annexe 110-A.1,
- Le logiciel doit permettre l'identification du journal électronique, le nom et le numéro de la version, à partir duquel la copie certifiée conforme a été produite,
- L'armateur doit établir des procédures qui permettent la familiarisation et la maîtrise du journal électronique à bord.

Un journal électronique doit faciliter la recherche des infractions et le contrôle du respect de la réglementation applicable.

Utiliser un journal électronique et s'appuyer sur ces registres ne dispense en aucun cas les armateurs de s'acquitter de l'obligation qui leur incombe actuellement en vertu des règles de tenir correctement les registres et de les présenter lors des inspections.

Chapitre 2. Application à la navigation

article 110.10. Zones maritimes

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navires opèrent dans des zones maritimes découpées en quatre classes, à savoir :

- **Zones maritimes de classe A** : zones autres que les voyages couverts par les classes B, C et D.
- **Zones maritimes de classe B** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 20 milles de la côte, mais en dehors des zones C et D.
- **Zones maritimes de classe C** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 5 milles de la côte, mais en dehors de la zone D.
En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :
 - de 15 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
 - de 5 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.
 La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale)
- **Zones maritimes de classe D** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 3 milles de la côte.
En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :
 - de 6 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
 - de 3 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.
 La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale).

La hauteur de marée pour les calculs de distance à la côte correspond à la laisse des plus hautes mers extraite à l'origine de cartes du SHOM.

Les limites numérisées des zones B, C et D sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail **data.shom.fr**.

article 110.11. Catégories de navigation

(Modifié par arrêté du 30/08/21)

1° En application du paragraphe II.14 de l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, 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 de la terre la plus proche ou de la limite des eaux abritées fixées pour les rades non exposées, telles que les lagons ou récifs coralliens, par décision du directeur interrégional de la mer ou du directeur de la mer.

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.

Les limites numérisées des 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} catégories sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail data.shom.fr.

2° 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.

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 autorisé à naviguer, si des restrictions sont imposées à la navigation de ce navire à l'intérieur de cette catégorie.

Ces restrictions peuvent faire référence aux zones maritimes ou 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.

A l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale, les navires de plaisance sont exclus des dispositions du présent article.

4° 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.

5° Sans préjudice des prescriptions préalablement établies par l'autorité compétente au titre de l'encadrement nécessaire de sa navigation, les modifications apportées à la définition de la 4^e catégorie de navigation par l'arrêté du 30 août 2021 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires entrent en vigueur à compter du 1^{er} octobre 2021.

article 110.12. Numéro d'identification des navires

(Modifié par arrêté du 21/06/18)

Champ d'application

Le système OMI de numérotation d'identification des navires³ s'applique aux navires à usage professionnel suivants:

- Navires effectuant des voyages internationaux :
 - à tout navire d'une jauge brute ≥ 100 y compris les navires de pêche ;
 - à tout navire à passagers ;
 - à tout engin à grande vitesse à passagers ;
 - à toute unité mobile de forage ;
- Navires exploités en dehors des eaux relevant de la juridiction nationale :
 - à tout navire de pêche cumulant les caractéristiques suivantes :
 - motorisation in-board ;

³ cf. adopté par la Résolution A.1117 (30) de l'Organisation maritime internationale

– Lht ≥ 12 mètres.

En outre, en application du règlement d'exécution (UE) n° 2015/1962 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, le système de numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale s'applique aux navires de pêche :

- opérant exclusivement dans les eaux de l'Union européenne :
 - d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, ou
 - d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres.
- opérant en dehors des eaux de l'Union européenne d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres.

Attribution du numéro d'identification

Le numéro d'identification des navires OMI est le numéro attribué par Information Handling Service Maritime & Trade (IHS M&T) au moment de la construction ou de sa première inscription sur un registre, est composé du préfixe de trois lettres IMO suivi de 7 chiffres (par exemple IMO 8712345).

Dans le cas des navires neufs, le numéro OMI est attribué au moment où le navire est immatriculé.

Dans le cas des navires existants, le numéro OMI est attribué avant tout renouvellement de l'un quelconque des certificats internationaux de sécurité du navire.

Les demandes susmentionnées peuvent être soumises à IHS Maritime & Trade (IHSM&T) par voie électronique à l'adresse <http://www.imonumbers.ihs.com> ou être envoyées à IHS Maritime à l'adresse suivante :

IHS Maritime & Trade
Sentinel House
163 Brighton Road
Coulsdon, Surrey CR5 2YH
Royaume-Uni
Courriel : ship.imo@ihs.com
Téléphone : +44 (0) 1334 328300 (General Contact)
+44 (0) 20 3253 2404 (IMO Ship Team)
Télécopieur : +44 0 203 253 2102

Inscription et marquage

Le numéro OMI est inscrit sur :

- le certificat d'immatriculation du navire, qui indique les caractéristiques permettant d'identifier le navire ;
- tous les certificats statutaires, aux dates et emplacements appropriés ;
- les certificats de classification, aux dates et emplacements appropriés ;

Le numéro OMI est inscrit dans la case "Numéro ou lettre distinctifs" des certificats délivrés en vertu de conventions internationales, en plus de l'indicatif d'appel.

Le numéro OMI est également marqué de façon permanente sur la structure de la coque du navire aux dates et emplacements appropriés.

article 110.13. 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, composé par les lettres OMI suivies soit de "compagnie" soit de "propriétaire inscrit" et de 7 chiffres attribués 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.ihs.com>

Annexe 110-A.1 Modèle déclaration de conformité du journal électronique

ANNEXE 110-A.1

MODELE

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ DU JOURNAL ÉLECTRONIQUE

Délivrée sous l'autorité du Gouvernement de la République française

Nom du navire.....

Numéro OMI.....

Port d'immatriculation.....

Jauge brute.....

Il est déclaré que le journal électronique qui est installé à bord du navire ci-dessus a été évalué par l'Autorité compétente, qui a jugé qu'il satisfaisait aux prescriptions pertinentes de l'administration et qu'il était conforme aux directives élaborées par la commission centrale de sécurité.

Fabricant du journal électronique.....

Fournisseur du journal électronique.....

Installateur du journal électronique

Nom/Version du logiciel du journal électronique.....

Date de l'installation (jj/mm/aa).....

Un exemplaire de la présente déclaration doit se trouver en permanence à bord de chaque navire équipé du registre électronique décrit ci-dessus.

.....

NOM

.....

SIGNATURE

Cachet ou tampon

.....

DATE (jj/mm/aa)

Normes

EN 60945 (2002).....	10
IEC 60945 (2002).....	10
IEC 60945 corrigendum 1 (2008).....	10

Autres références

article L5000-5 du code des transports.....	11
article L5241-2 du code des transports.....	10
articles L.5112-2 et L.5241-3 du code des transports	11
articles R4311-8 à R4311-11 du code du travail	10
Code ISM	14
Code ISPS	14, 15
convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.....	11
Convention SOLAS.....	14
décret n°84-810.....	passim
MLC, 2006.....	8
règlement (CE) n° 336/2006	14
règlement (CE) n° 725/2004	14, 15
règlement d'exécution (UE) n°2015/1962	13
règlement d'exécution (UE) n°404/2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n°1224/2009 .	13
résolution MSC.160(78)	14