

Réglementation maritime

Réglementation concernant les règles de barre et de route ainsi que l'équipement des navires.

1. [Responsabilité des navires entre eux.](#)
2. [Conduite des navires en vue les uns les autres.](#)
3. [Règles de navigation dans les chenaux étroits.](#)
4. [Règles de navigation dans la bande côtière des 300 mètres](#)
5. [Balisage des plages.](#)
6. [sécurité des navires.](#)
7. [Catégories de conception.](#)
8. [matériel d'armement et de sécurité.](#)
9. [L'immatriculation des navires.](#)
10. [Marques extérieures d'identité](#)

11. [La flottabilité des navires.](#)

1. [Responsabilité des navires entre eux.](#)

[Le RIPAM](#) (règlement pour prévenir les abordages en mer), prévoit dans son [article 18](#) la responsabilité réciproque des navires. Les navires sont définis en 6 catégories.

- **Les navires non maîtres de leurs manœuvres** : c'est à dire les navires qui ne peuvent appliquer le RIPAM (navire en difficulté, avarie de barre, de moteur...), et qui arborent dans leurs matures deux sphères noires superposées. Comme il ne peut s'écarter de la route des autres navires, c'est les autres navires qui s'écartent de sa route. C'est le navire le plus prioritaire.
- **Les navires à capacité de manœuvres restreintes** : ce sont les navires gênés par les travaux qu'ils effectuent et qui ne peuvent que difficilement modifier leur route lorsqu'ils effectuent ces travaux, ils sont numéro 2 dans l'ordre des priorités, ils s'écartent de la route du navire non maître de sa manœuvre et tous les autres navires s'écartent de lui. Le navire à capacité de manœuvre restreinte est reconnaissable de jour à son signal constitué : d'une sphère, d'un bicone en dessous, d'une sphère sous le bicône. (On dit boule, bicône, boule).
- **Les navires handicapés par leur tirant d'eau** : il s'agit de navires difficilement manœuvrant dans des voies d'accès, ou des chenaux étroits. Les navires, en dehors des navires non maîtres de leurs manœuvres et navires à capacités de manœuvres restreintes, doivent éviter de le gêner.

- Ces trois premiers types de navires, vous ne les rencontrerez à priori que très rarement voire jamais, par contre les trois navires suivants font vraisemblablement partie de votre paysage de navigation.
- **Le navire en pêche** : à ne pas confondre avec le bateau de pêche, la définition du navire en pêche est : un navire qui se sert d'engins réduisant ses capacités de manœuvres, il s'agit donc d'un navire professionnel en action de pêche, il ne peut donc s'agir d'un navire de plaisance qui traîne une ou deux lignes, ou d'un navire **de** pêche qui rentre au port ou en sort.
Le navire en pêche doit céder le passage aux trois navires cités plus haut, et tous les autres navires s'écartent de lui.

A noter : Bien que ce navire ne soit prioritaire sur vous (voilier, navire à moteur) que lorsqu'il est en action de pêche, il est cependant de la plus élémentaire de la courtoisie, d'éviter, si cela vous est possible, de le gêner.

- **Le navire à voile :** désigne tout engin qui se déplace à l'aide d'une voile même s'il est équipé d'un appareil propulsif (à condition que celui-ci ne soit pas utilisé), cela désigne donc tous les engins à voile, hormis les engins de plages, de la planche à voile au Belem, en passant par le trimaran de course et le croiseur familial. Le navire à voile doit céder le passage aux navires cités plus haut et est prioritaires sur tous les autres.

A noter : les navires à voile qui mettent en route leur appareil propulsif pour aider à la marche du navire, perdent leur qualité de navires à voile et donc leur statut de navire prioritaire. Pour que les autres navires ne soient pas induits en erreurs par la qualité réelle de ces navires ils doivent montrer dans l'étai avant un cône pointe en bas signifiant qu'il ne sont plus navires à voile mais navires à propulsion mécanique.

- **Le navire à propulsion mécanique :** c'est à dire tout les autres navires qui ne rentrent pas dans les catégories ci-dessus, cela va du véhicule nautique à moteur (scooter des mers, jet ski...), au pétrolier de 300 mètres, en passant par la sécurité du club de voile, ou la vedette à passagers, doivent céder le passage à tous les autres navires.

A noter : [l'article 2](#) du RIPAM attire l'attention du navigateur sur le bon sens qui peut amener à s'écarter de ces règles pour éviter un abordage. En clair même prioritaire vous êtes tenu de manœuvrer pour éviter un abordage, et bien entendu ne jamais forcer sa priorité surtout envers un navires beaucoup plus gros qui peut, peut être, difficilement manœuvrer pour vous éviter.

2. Conduite des navires en vue les uns les autres.

Navire à voile entre eux ([règle 12](#)) : Le navire tribord amure prioritaire sur le navire bâbord amure ; le navire sous le vent (qui remonte le plus des deux vers le vent) prioritaire sur le navire au vent.

A noter : si vous êtes bâbord amure que vous voyez un autre navire au vent et ne pouvez déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, vous devez vous écarter de la route de ce navire.

Navire rattrapant ([règle 13](#)) : un navire rattrapant est un navire qui arrivant de nuit sur l'arrière d'un navire se trouverait dans le secteur du feu blanc de poupe (135°) de celui-ci. Le navire rattrapant est tenu de manœuvrer pour dépasser l'autre navire.

A noter : un voilier qui rattrape un navire à propulsion mécanique est tenu de manœuvrer pour le dépasser.

Navires qui font des routes directement opposées ([règle 14](#)) : lorsque deux navires font des routes directement ou à **peu près opposées**, chacun d'entre eux doit venir sur tribord.

A noter : cette situation est particulièrement fréquente dans les ports, lorsque vous manœuvrez vous devez le faire de façon franche et visible pour le navire arrivant en face, qui doit agir de la même façon.

Navires dont la route se croise ([règle 15](#)) : lorsque deux navires font des routes qui se croisent celui qui voit l'autre sur tribord doit manœuvrer.

A noter : en gros c'est comme la règle de la priorité à droite sur la route. Lorsque vous manœuvrez vous devez venir sur l'arrière de l'autre navire. La manœuvre ici aussi doit être franche et bien visible.

3. Règles de navigation dans les chenaux étroits.

Règles de navigation dans les chenaux étroits (règle 9) - extrait- : Dans un chenal étroit, les navires doivent naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal. Les navires de moins de 20 mètres et les voiliers ne doivent pas gêner les navires de plus de 20 mètres.

A noter : cette règle prime sur la règle de priorité des voiliers vis à vis des navires à propulsion mécanique, en effet dans un chenal un navire à condition qu'il ait une taille supérieure à 20 mètres est prioritaire sur un navire à voile.

4. Règles de navigation dans la bande côtière des 300 mètres

Règle de navigation dans la bande côtière des 300 mètres : La législation impose que dans une bande côtière de 300 à compter de la limite des eaux la vitesse soit limitée à 5 nœuds quel que soit l'engin utilisant cette bande côtière.

5. Balisage des plages

Balisage des plages : durant l'été apparaît ce que l'on appelle le balisage des plages, mis en place sous la responsabilité de la commune il est constitué de marques spéciales de couleur jaune.

La zone de baignade est constituée d'un collier de sphères jaunes, il est interdit à toutes embarcations d'y pénétrer,

Des couloirs balisés, en venant du large, par des bouées jaunes, coniques à tribord et cylindrique à bâbord permettent les arrivées et les départs de la plage. L'entrée de ces couloirs est matérialisée, dans certains cas, par une bouée conique et une bouée cylindrique jaune de taille plus importante que l'autre bouée du chenal. Dans d'autres cas, l'entrée est matérialisée par une bouée conique verte et une bouée cylindrique rouge. Il est formellement interdit aux baigneurs de pénétrer dans ces chenaux d'accès.

Il peut exister une zone dite de baignade renforcée. Elle est constituée de bouées toujours de couleur jaunes, de formes sphériques, relativement espacées les unes des autres placées à environ 200 à 300 mètres des rivages elles constituent une zone de navigation pour les pédalos, kayaks, canoës... elles sont interdites aux navires à moteurs ainsi qu'aux navires à voile.

La division 224 s'applique aux bateaux et navires de plaisance à usage personnel ou de formation dont la longueur de coque est inférieure à 24 mètres mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666.

Le règlement sur la sécurité des navires est réparti en 6 volumes comprenant respectivement les textes suivants

6. Sécurité des navires

Le règlement sur la sécurité du navire est réparti en 6 volumes ; la division 224 qui fait partie du volume 4 s'applique aux navires de plaisance à usage personnel ou de formation dont la longueur de coque est inférieure à 24 mètres mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666.

L'arrêté du 1er septembre 2004 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires modifie cette division 224 qui subit à partir du 1er janvier 2005 de la modification importante. Les catégories de navigation fixant les distances d'éloignement d'un abri, en vigueur avant le 1er janvier 2005, sont supprimées, le matériel d'armement subit également des modifications.

Une distinction est faite entre les navires de plaisance, les véhicules nautiques à moteur et les embarcations légères de plaisance.

7 catégories de conception (Décret no 96-611) du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement

Depuis le 16 juin 1998, tous les bateaux mis sur le marché doivent porter le marquage CE et être accompagnés d'une déclaration écrite de conformité établie par le constructeur. Les exigences essentielles de la sécurité applicables à la conception et à la construction des bateaux de plaisance sont définies en fonction du classement de ces bateaux dans l'une des quatre catégories suivantes qui définissent la capacité du navire à résister à une force de vent et à une hauteur significative des vagues.

Les bateaux doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité ainsi qu'à d'autres exigences définies à [l'annexe 1](#) du décret 96-11, de plus ces bateaux doivent conserver de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité.

Catégories de conception		
Catégories	Force du vent	Hauteur significative des vagues
Catégorie A : haute mer (bateaux destinés aux longs voyages)	plus de force 8 sur l'échelle de beaufort	vagues de plus de 4 mètres.
Catégorie B : au large (bateaux conçus pour des voyages au large des côtes)	jusqu'à force 8 comprise sur l'échelle de beaufort	jusqu'à 4 mètre compris.
Catégorie C : à proximité de la côte (voyage à proximité des côtes, grande baies ou estuaires)	jusqu'à force 6 comprise sur l'échelle de beaufort	jusqu'à 2 mètres comprises.
Catégorie D : en eaux protégées (voyages sur de petits lacs ou rivières ou canaux)	jusqu'à force 4 comprise sur l'échelle de beaufort	jusqu'à 0, 5 mètres compris.

A noter : ces dispositions s'appliquent à tous navires de plaisance d'une longueur comprise entre 2, 5 mètres et 24 mètres à l'exclusion des bateaux de plaisance conçus exclusivement pour la compétition y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, les canoës et les kayaks, les planches à voile, les bateaux de

plaisance dont les plans ont été établis avant 1950, etc. (liste complète et précisions complémentaires - [ici](#) -)

8. Matériel d'armement et de sécurité.

Tous les navires de plaisance, à l'exception des embarcations légères de plaisance mentionnées au chapitre 224-4 et des véhicules nautiques à moteur mentionnés au chapitre 224-5, doivent disposer à bord du matériel d'armement et de sécurité, selon la distance d'éloignement effectif d'un abri.

Depuis le 1er janvier 2005 il n'est plus fait usage des 6 catégories de navigations en vigueur jusqu'alors. Les navires de plaisance, hors embarcations légères de plaisance et véhicules nautiques à moteur, doivent posséder un matériel d'armement et de sécurité suivant qu'ils s'éloignent à plus, ou à moins de 6 milles d'un abri. (Sont considérés comme abris les ports ou plans d'eau où le navire peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité).

Les navires que l'on peut trouver dans les clubs nautiques, sont principalement des embarcations légères de plaisance, dont vous trouverez le détail de l'armement dans le chapitre ci-dessous, pour les autres cas de figures veuillez consulter les articles [\(224 3\) et suivants](#) de la réglementation des navires de plaisance.

Les embarcation légères de plaisance

Sont considérés comme embarcations légères de plaisance

Les embarcations d'une longueur de coque inférieure à 5 mètres non classées dans la catégorie des véhicules nautiques à moteur ou d'engins de plage ;

Les voiliers de sport légers, embarcations à voile sans lest fixe et dépourvues d'une cabine, d'une masse totale inférieure à 300 kilogrammes, en condition légère ;

Les voiliers de sport à quille, c'est-à-dire tout voilier ouvert muni d'un lest ;

Les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine non considérées comme [des engins de plage](#);

Conditions de navigations

1. Les voiliers de sport légers, les voiliers de sport à quille et les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine ne peuvent effectuer qu'une navigation diurne.

2. L'éloignement maximal depuis un abri est limité à 5 milles.

Toutefois, les embarcations mentionnées au paragraphe [2.4 de l'article 224-1.03](#) ne sont autorisées à s'éloigner à plus de 2 milles que par groupe de deux embarcations et à vue. (Engins mus par l'énergie humaine dont la longueur est supérieure à 4 mètres et la largeur à 45 centimètres).

Lorsqu'elles sont destinées à s'éloigner jusqu'à 5 milles d'un abri, les embarcations propulsées au moyen d'avirons doivent être auto vidées.

A noter le cas particulier des planches à voile qui ne peuvent s'éloigner à plus de 1 mille d'un abri, sauf dans certaines conditions particulières (compétitions, navires accompagnateurs...) [arrêté Pré-Mar 13/75](#)

Armement des embarcations légères de plaisance

1. Chaque personne présente à bord d'une embarcation légère de plaisance doit disposer d'un gilet ou d'une brassière de sauvetage soit d'un type approuvé, soit d'un modèle conforme aux normes [EN 393](#) ou [EN 395](#) ou [EN 396](#) ou [EN 399](#), soit d'un type conforme à la division 311 « Équipements marins », à l'exclusion des modèles à gonflage buccal seul.

Toutefois, sont dispensées de cette obligation les personnes portant une combinaison offrant une flottabilité minimale de 50 N.

2. Toute embarcation mentionnée aux paragraphes 2.1, 2.2 et 2.3 de l'article 224-1.03 doit disposer à bord du matériel suivant :

- un extincteur conforme à la norme EN-ISO 9094-1 pour les embarcations dotées d'un moteur intérieur ;
- une écope sauf pour les embarcations auto vidées ;
- une ligne de mouillage ;
- une paire d'avirons ou une pagaie ou une godille ;
- un dispositif de sécurité pour couper l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote lorsque la puissance du moteur est supérieur à 4,5 kW ;
- un chaumard ou un taquet permettant le remorquage ;
- un moyen lumineux de repérage. (Ce qui est une nouveauté par rapport à l'ancien armement demandé en 6ème catégorie de navigation)

Pour les embarcations allant au-delà de 2 milles d'un abri, cette liste est complétée par le matériel suivant :

- Trois feux rouges automatiques à main conformes à la division 311 « Équipements marins » ;
- Une corne de brume.

A noter que les embarcations visées au paragraphe 2.4 de [l'article 224-1-03](#) (les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine dont la longueur est supérieure à 4 mètres et la largeur à 45 centimètres) c'est à dire principalement les Kayaks, doivent être équipés du matériel suivant.

- un bout d'amarrage muni d'un mousqueton, d'une longueur au moins égale à la longueur de l'embarcation ;

- une pagaie ou un aviron de secours, sauf pour les embarcations propulsées au moyen d'avirons ayant plus d'un équipier ;
- un dispositif permettant d'assurer l'étanchéité du ou des trous d'homme, sauf pour les embarcations propulsées au moyen d'avirons et les « sit-on-top » ;
- une écope reliée par un bout au navire ou une pompe d'assèchement, sauf si le cockpit est auto videur ;
- un taquet permettant le remorquage ou tous autres dispositifs équivalents ;
- une ligne de vie ;
- un moyen lumineux de repérage (lampe flash, bâton lumineux...).

Pour les embarcations allant au-delà de 2 milles d'un abri, cette liste est complétée par le matériel suivant :

- une lampe électrique étanche en état de marche ;
- un compas ;
- trois feux rouges à main conformes à la division 311 « Équipements marins » ;
- une corne de brume ;
- une carte marine de la zone de navigation concernée ;
- un miroir de signalisation ;
- un dispositif d'aide à l'esquimautage ou un flotteur de pagaie, sauf pour les embarcations propulsées au moyen d'avirons et les « sit-on-top ».

4. Les organismes d'État et ceux qui sont agréés par le ministre chargé des sports peuvent être, sur leur demande, dispensés par le préfet de région de l'obligation de munir leurs embarcations d'ancre, grappin, aviron, godille ou pagaie lors des séances d'entraînements organisés ou de compétitions.

5. Ces embarcations peuvent également être dispensées, dans les mêmes conditions, de l'obligation d'embarquer le matériel de signalisation lorsqu'elles effectuent une navigation avec un accompagnement approprié dans une zone au-delà de 2 milles d'un abri.

A noter : Les organismes d'état et ceux qui sont agréés par le ministre chargé de la jeunesse des sports et des loisirs peuvent être sur leur demande, dispensés par l'autorité maritime de munir leurs embarcations d'ancre, grappin, aviron, godille ou pagaie lors des séances d'entraînement organisés ou de compétitions. *C'est le cas en particulier des clubs nautiques lors des séances d'enseignement de la voile.*

Ces embarcations peuvent également, dans les mêmes conditions être dispensées de l'obligation d'embarquer le matériel de signalisation (lampe, compas, feux, corne de brume)

lorsqu'elles effectuent une navigation avec un accompagnement approprié dans une zone autre que celle relevant des 2 milles d'un abri. *Dans la réalité, lors d'encadrement en école de voile (organisation de raids par exemple), il est sage de se rapprocher de son quartier des affaires maritimes afin de planifier et d'organiser les sorties hors de la zone des deux milles. Les affaires maritimes imposeront certaines contraintes supplémentaires : prévenir les sémaphores, avoir une corne de brume sur chaque bateau etc.*

9 L'immatriculation des navires. ([Arrêté du 30 novembre 1999](#))

Tout navire de plaisance, (hors les engins de plage), doit être immatriculé dans un service des affaires maritimes.

Si la jauge brute de ce navire est égale ou inférieure à trois tonnes vous devez fournir :

Pour un bateau neuf.

- L'imprimé fiche plaisance : que vous pouvez vous procurer auprès des affaires maritimes ou en cliquant [ici](#). (fichiers de type Zip et PDF, si vous ne possédez pas ces logiciels pour lire ces format cliquez [ici](#))
- Une pièce d'identité.
- Une déclaration sur l'honneur pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois en France
- L'original de la facture du vendeur ou du constructeur, éventuellement celle du moteur.
- Éventuellement l'original de la déclaration d'insubmersibilité
- S'il s'agit d'un navire "CE", l'original de la déclaration écrite de conformité et du certificat de conformité à la jauge type d'un navire de plaisance de série.
- S'il s'agit d'un autre navire de série, l'original de l'attestation de construction et de jauge d'un navire de plaisance de série.
- Pour les navires construit à l'unité, un procès-verbal d'approbation établi par les affaires maritimes (remis par le vendeur) et un certificat de jauge (remis par la douane).

Pour un navire d'occasion.

- L'imprimé fiche plaisance : que vous pouvez vous procurer auprès des affaires maritimes ou en cliquant [ici](#). (fichiers de type Zip et PDF, si vous ne possédez pas ces logiciels pour lire ces format cliquez [ici](#))
- Une pièce d'identité.
- La carte de circulation remise par l'ancien propriétaire.
- L'acte de vente en trois exemplaires
- Une déclaration sur l'honneur pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois en France

Après examen de votre dossier une carte de circulation vous est délivrée. A noter que l'autorité qui vous a délivré la carte de circulation peut également vous fournir un duplicata en cas de perte de celle-ci.

Si la jauge brute de votre navire est supérieure à trois tonnes.

Ces navires doivent au préalable être francisés auprès d'un bureau des Douanes puis être immatriculés auprès d'un quartier des Affaires Maritimes.

Pour un bateau neuf.

Vous adressez un dossier au Service des Douanes du port d'attache de votre choix qui transmettra ensuite votre demande au quartier des Affaires Maritimes choisi. Ce dossier devra comprendre les pièces suivantes :

- L'imprimé fiche plaisance : que vous pouvez vous procurer auprès des affaires maritimes ou en cliquant [ici](#). (fichiers de type Zip et PDF, si vous ne possédez pas ces logiciels pour lire ces format cliquez [ici](#))
- Une demande de francisation établie en deux exemplaires. Pour remplir cette demande en ligne cliquez [ici](#) pour remplir votre déclaration en ligne.
- Une pièce d'identité.
- Un certificat de non-similitude de nom délivré par les affaires maritimes (navires d'une jauge supérieure à 25 tonneaux).
- Un justificatif de domicile et une déclaration sur l'honneur pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois en France
- L'original de la facture du vendeur ou du constructeur, éventuellement celle du moteur.
- Éventuellement l'original de la déclaration d'insubmersibilité
- S'il s'agit d'un navire "CE", l'original de la déclaration écrite de conformité et du certificat de conformité à la jauge type d'un navire de plaisance de série.
- S'il s'agit d'un autre navire de série, l'original de l'attestation de construction et de jauge d'un navire de plaisance de série.
- Pour les navires construit à l'unité, un procès-verbal d'approbation établi par les affaires maritimes (remis par le vendeur) et un certificat de jauge (remis par la douane).
- Une photographie d'identité récente.

Pour un bateau d'occasion.

- L'imprimé fiche plaisance : que vous pouvez vous procurer auprès des affaires maritimes ou en cliquant [ici](#). (fichiers de type Zip et PDF, si vous ne possédez pas ces logiciels pour lire ces format cliquez [ici](#))
- Une pièce d'identité.
- L'original de l'acte de vente.
- Le titre de navigation et l'acte de francisation remis par l'ancien propriétaire.
- L'acte de vente en trois exemplaires
- Un justificatif de domicile et une déclaration sur l'honneur pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois en France
- Une photographie d'identité récente.

Après examen de votre dossier il vous est remis par la direction départementale ou interdépartementale des Affaires Maritimes un document commun douanes/affaires maritimes, valant acte de francisation et titre de navigation. Vous pouvez demander à ce même service un duplicata en cas de perte du document original.

A noter : un droit unique de francisation et de navigation est payable annuellement à la douane, le montant de ce droit est fonction de la jauge du navire et de la puissance du moteur. Les navires de moins de trois tonneaux sont exonérés de droits aussi bien sur la coque que sur le moteur.

A noter : sont exonérés de droit de francisation et de navigation les embarcations des structures nautiques affiliées aux fédérations agréées par le Ministère de la Jeunesse et des Sports.

En cas de changement de situation

Si vous changez de moteur sur votre navire, si vous modifiez sa catégorie de navigation, si vous changez de domicile, ou souhaitez changer de port d'attache, ou retirer le navire de la navigation, vous devez faire modifier les documents de navigation.

Adressez vous à la direction départementale ou interdépartementale des Affaires Maritimes, ou au quartier des Affaires Maritimes si le navire n'est pas francisé.

Si le navire est francisé adressez vous à la Douane et direction départementale ou interdépartementale des Affaires Maritimes.

Pour toute information n'hésitez pas à contacter votre Quartier des Affaires Maritimes, les personnes présentes pourront vous renseigner efficacement et orienter vos demandes.

10 Marques extérieures d'identité

En ce qui concerne les marques extérieures d'identité des navires nous nous intéresserons uniquement aux navires les plus présents dans les structures nautiques à savoir les navires de moins de 25 tonneaux. Pour les personnes désirant des renseignements complémentaires cliquez [ici](#).

Navires de moins de 2 tonneaux.

- Avec moteur de moins de 10 CV : aucune marque d'immatriculation
- Avec moteur de plus de 10 CV : initiales du quartier et numéro d'immatriculation de chaque coté de la coque ou des superstructures.
- Navires de plus de 2 tonneaux mais moins de 25 tonneaux
- Avec moteur de moins de 10 CV : nom du navire et du quartier d'immatriculation à la poupe.
- Avec moteur de plus de 10 CV : nom du navire et du quartier d'immatriculation à la poupe ; initiales du quartier et numéro d'immatriculation de chaque coté de la coque ou des superstructures.

La réglementation spécifique que les chiffres et lettres des initiales du quartier maritime et du numéro d'immatriculation doivent être d'une hauteur minimale de 18 cm, de 10 cm de largeur et 2, 5 cm de largeur du trait de chaque coté.

11 La flottabilité des navires. ([Article 224-4-04 et suivants](#))

Engins de plaisance légers.

Les engins de plaisance légers (les embarcations de moins de 5 mètres, les voiliers de sport légers, les voiliers de sport à quille, etc.) doivent être dotés de réserves de flottabilité suffisante pour que, une fois volontairement rempli d'eau et avec son équipage et son équipement à poste, cet engin puisse flotter en eau douce durant 24 h, sensiblement droite la quille en bas, sans qu'aucune partie du livet de pont soit immergée. Pour les engins mus par l'énergie humaine, les caractéristiques de flottabilité sont appréciées au point le plus bas de l'hiloire.

1. Pour les embarcations autres que pneumatiques, les réserves de flottabilité sont constituées soit par des matières expansées soit par tout autres moyens approuvés par le ministre chargé de la marine marchande.
2. Les matières expansées sont obligatoirement à **cellules fermées** (*type polystyrène, les mousses de type polyuréthane sont interdites*). Ces matières sont inamovibles et protégées de telle sorte qu'elles ne puissent être exposées à des dommages mécaniques et à des solvants hydrocarbures. Elles doivent avoir une bonne tenue aux vibrations.
3. D'autre part le mat avec barre de flèche, gréement dormant et courant lorsqu'il n'est pas fixé au bateau doit flotter en eau douce en position horizontale pendant 24 heures. Cette disposition ne s'applique pas aux mats des bateaux de sport à quille.

1. Les embarcations de compétition

Les embarcations de compétition armées par des licenciés des fédérations agréées par le ministre chargé des sports, peuvent être dispensées lors des compétitions des dispositions précitées, et ne satisfaire qu'aux conditions de flottabilité prévues par le règlement national ou international de leur série.

Pour l'entraînement à la compétition, ces embarcations feront l'objet, soit d'une déclaration de sortie, soit d'une surveillance.

Dans les cas que ceux prévus ci-dessus, ces embarcations devront être équipées d'un dispositif de flottabilité éventuellement amovible répondant aux conditions précitées.