

Objet et domaine d'application

La présente fiche décrit les formalités à accomplir en France par le **constructeur amateur** d'un bateau, plus particulièrement ceux construits sur les plans de François Vivier Architecte Naval.

Il repose sur l'application de la nouvelle réglementation française (division 245 modifiée le 5 juin 2015) qui porte sur les navires de plaisance exclus du marquage CE, c'est à dire sortant du cadre de la directive européenne. En effet, la réglementation européenne ne s'applique pas à la construction amateur qui reste soumise aux réglementations nationales. En revanche, la réglementation française se réfère, comme la réglementation européenne, à certaines normes ISO.

Le texte de cette D245 est téléchargeable sur le site du ministère :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/divisions-securite-plaisance>.

Dans les catégories A et B, l'intervention d'un « organisme notifié » pour vérifier la flottabilité, stabilité et franc-bord est requis. Il y a un organisme notifié en France, [l'ICNN](#).

Les dossiers de construction de chaque plan Vivier précisent les catégories de conception, les nombres minimum et maximum de personnes à bord, la charge utile, la puissance maximale du moteur s'il y a lieu.

Noter qu'il est possible et même habituel de spécifier deux catégories de conception avec des capacités et charges utiles pour chacune, à inscrire dans les documents comme sur l'exemple suivant :

Catégorie de conception :	C / D
Nombre maximal de personnes :	3 / 5
Charge maximale :	280 / 420 kg

Pour le nombre maximal de personnes, les enfants de moins de 37.5 kg comptent pour ½.

Nota 1 : on parle ici d'immatriculation pour naviguer en mer, ce qui permet aussi de naviguer en eaux intérieures. Il existe une immatriculation exclusivement eaux intérieures.

Nota 2 : Les bateaux de moins de 2.5 m sont considérés comme des engins de plage ou des annexes et n'ont pas à être immatriculés. Aucune formalité n'est à faire. En revanche les engins de plage ne peuvent s'éloigner de plus de 300 m de la côte. Les annexes peuvent effectuer des navigations à une distance d'un abri n'excédant pas 300 m, leur navire porteur étant considéré comme un abri.

Procédure à suivre

- Il n'est plus nécessaire de faire une déclaration de mise en construction.
- Il n'y a plus de jauge depuis janvier 2006. C'est la longueur qui est prise en compte pour les droits de francisation (au-dessus de 7 mètres).

Les formalités pourront donc n'être engagées que lorsque vous approcherez de la date de mise en service. Elles sont les suivantes :

1. Établir une attestation sur l'honneur de conformité aux dispositions de la division 245 :

Le modèle d'attestation est donné en annexe. En principe les informations nécessaires se trouvent dans le dossier de construction s'il est récent. Sinon me contacter. Laisser en blanc la case pour le numéro d'identification (CIN) qui sera donné par l'administration. Pour la date de conception du plan, mettre celle en page de garde du dossier de construction. Si votre bateau est un bateau à moteur, c'est un « navire » et non un « véhicule nautique à moteur ».

La deuxième page a pour objet de préciser le référentiel réglementaire utilisé. Malheureusement les normes ISO citées sont payantes (et chères) et très techniques, difficilement compréhensible pour un non-professionnel. On trouvera donc sur mon site internet des modèles pré-remplis pour les plans Vivier. N'hésitez pas à me contacter si votre bateau n'y figure pas ou en cas de difficulté.

Il est possible de télécharger sur mon site internet tous les documents cités dans cette fiche :

<http://www.vivierboats.com/en-savoir-plus/construction-amateur-formalites-france/>

2. Faire une demande d'immatriculation auprès du quartier des affaires maritimes que vous aurez choisi, en adressant une « fiche plaisance » :

Cette demande peut être faite par courrier (joindre un timbre pour la réponse). Vous pouvez aussi passer dans les bureaux des affaires maritimes. Dans ce cas, la carte de circulation doit être signée par l'autorité compétente et vous sera envoyées par courrier dans les jours qui suivent.

Liste des services assurant l'immatriculation : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/coordonnees-des-services-plaisance-immatriculation-et-enregistrement-des-navires-permis-plaisance>

La fiche plaisance est à leur demander ou à télécharger sur le site du ministère. Elle doit être accompagnée des pièces qui y sont demandées : l'attestation de conformité, une pièce nationale d'identité, un justificatif de domicile, une photo d'identité pour un particulier.

Remarques :

- Le numéro CIN est délivré par le quartier, donc laisser en blanc.
- Insubmersibilité : ne pas cocher car il s'agit ici exclusivement des bateaux existants dispensés de radeau de sauvetage suivant l'ancienne réglementation.
- Factures : pour un bateau acheté, il est demandé la facture du bateau et celle du moteur. Pour une construction amateur, il est souvent demandé de joindre les principales factures pour vérifier que la construction est effectivement faite par le propriétaire. Vous pouvez alors joindre celles du plan, du contreplaqué, du bois massif, des voiles et autres factures d'un montant significatif. Éviter de parler de kit et parler par exemple de « lot de CP en découpe numérique ». L'administration a en effet une interprétation du mot kit qui n'en fait pas une construction amateur.

Si le bateau fait plus de 7 mètres (longueur de coque), il vous sera délivré un document unique valant acte de francisation et titre de navigation.

Si le bateau fait moins de 7 mètres, seul le titre de navigation (carte de circulation) sera délivré, sauf demande explicite d'un acte de francisation si vous avez l'intention d'aller à l'étranger (y compris remorqué derrière une voiture) avec votre bateau.

Voici un exemple de carte de circulation :

IDENTIFICATION DU NAVIRE	
TYPE : VOILIER	INTERDICTION DE VENTE
PROPULSION : Voile	AVANT LE 20/12/2015
CATEGORIE DE CONCEPTION : D GPL :	
NUMERO CIN (ou NUMERO de COQUE) : FRAMA05958G807	
NOM DE SERIE ou MENTION UNITE : MORBIC 10	
CONSTRUCTEUR / IMPORTATEUR : AMATEUR	
ANNEE CONSTRUCTION : 2008	LARGEUR : 1,32
INSUBMERSIBILITE : OUI	LONGUEUR : 2,77

NOM DU NAVIRE : ZIGOTEAU
N° D'IMMATRICULATION : LR E38880 LETTRE-CLÉ : L
NOM : _____
PRENOM : _____
ADRESSE : _____
LOCALITE : _____
CODE POSTAL : _____

AFFAIRES MARITIMES

L'assistant économique
maritime
Béatrice Barbeau

Le 20/12/2010

NOMBRE DE PROPRIETAIRES : 1

Essais de stabilité/chavirage

Dans la plupart des cas, en particulier les petits bateaux non pontés, des essais de stabilité ou de chavirage doivent être réalisés. Pour l'ensemble de mes plans, je me suis assuré, soit par calcul, soit par essai d'un exemplaire de la série, que le bateau est conforme à la réglementation. Mais cela ne vous dispense pas de faire vous-même un essai. En principe, ces essais sont requis pour chaque constructeur, ce qui signifie que les essais réalisés sur un autre bateau de la même série ne constituent pas un élément suffisant. Sauf pour les bateaux en catégories A et B, ces essais se font sous votre responsabilité. L'important est d'en garder la trace sous forme d'un compte-rendu avec photos. En pratique, vous pourrez faire l'essai après avoir immatriculé votre bateau, en profitant d'un jour de beau temps. Il vous faudra aussi trouver un équipage complet prêt à se mettre à l'eau !



On trouvera en annexe un extrait du hors-série de la revue Le Bouvet qui décrit en image le processus d'essai dans le cas d'un voilier non-ponté de moins de 6 m. On peut demander des instructions spécifiques à votre bateau à l'architecte.

Indépendamment des exigences réglementaires, faire un essai de chavirage est vivement conseillé et vous permettra d'être préparé si cela arrive de façon accidentelle. Cela permet aussi de détecter des problèmes éventuels à corriger comme le mât qui sort de son emplanture, le gouvernail ou les planchers qui partent à la dérive, etc.

Voir plus loin le paragraphe « marquage des bateaux chavirables ».

Dossier technique

La réglementation précise que le constructeur amateur doit constituer un dossier technique qui doit être tenu à la disposition de l'administration pendant 10 ans. Le dossier de construction (livret et plans des plans Vivier) peut tenir lieu de dossier technique et doit donc être conservé et remis à un éventuel acquéreur du bateau.

Dans le cas où un essai est requis, un compte-rendu (de forme libre) de cet essai doit être établi et inclus dans le dossier technique.

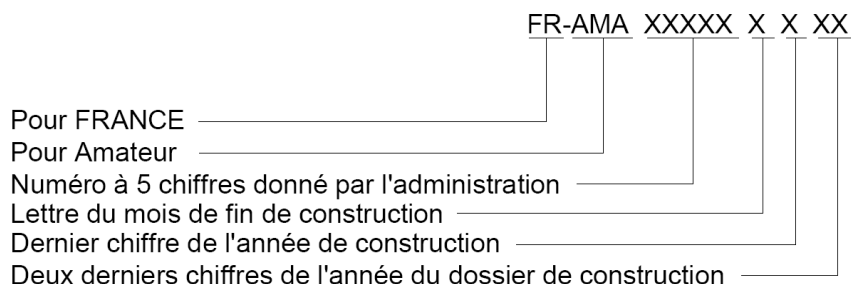
Dans le cas des bateaux pontés ou semi-pontés, les essais de chavirage sont remplacés par des calculs de stabilité. Le rapport correspondant n'est pas inclus dans le dossier de plan. Si un dossier technique vous est demandé, merci de contacter l'architecte qui pourra fournir les éléments nécessaires.

Manuel du propriétaire

La réglementation n'impose pas l'existence d'un manuel du propriétaire dans le cas de la construction amateur.

Numéro CIN (Craft Identification Number)

Votre bateau doit être muni d'un numéro d'identification de coque (dit antérieurement HIN) qui est constitué de la façon suivante :



Pour les constructions amateurs, le numéro à 5 chiffres est constitué des initiales du quartier (2 lettres) et d'un identifiant du demandeur (3 chiffres).

La lettre du mois est A pour janvier, B pour février, ..., L pour décembre.

Ce numéro doit être gravé de façon permanente sur la coque (à l'extérieur), en haut et à droite du tableau arrière ou au plus proche de cette position en l'absence de tableau. Les caractères doivent avoir au moins 6 mm de hauteur. Dans le cas d'une coque en bois, on peut utiliser des lettres à frapper, graver ou coller une petite plaque gravée. Un double de ce numéro doit être situé à un endroit caché, connu du seul constructeur, à l'intérieur ou sous une fixation ou un équipement. Très franchement, je ne sais pas si les constructeurs amateurs sont astreints à cette deuxième inscription !

Pour préciser la notion de permanence de marquage, voilà ce que dit la norme ISO 10087 : « *Chaque CIN doit être gravé, pyrogravé, estampé, matricé, moulé, ou fixé de toute autre manière permanente, de façon à laisser une trace visible de toute modification, effacement ou remplacement. Si le marquage s'effectue sur une plaque, celle-ci doit être fixée, en excluant le vissage ou le rivetage comme seul mode de fixation, de façon à laisser une trace visible sur la surface environnante en cas d'enlèvement.* »

En pratique, je constate que les professionnels du bateau bois ont maintenant l'habitude de coller époxy une plaque gravée, quand il ne se contentent pas de la visser.



Numéro CIN d'une construction professionnelle.

Il est en principe à l'extérieur du tableau, mais sur une coque non pontée, l'intérieur convient aussi.

Plaque signalétique et marques d'identification

Une plaque signalétique doit être fixée à la coque (de façon inamovible, c'est à dire nécessitant un outils pour l'enlever) dans un endroit très visible de l'extérieur. Cette plaque est définie par la D245 :

Article 245-2.02 Plaque signalétique

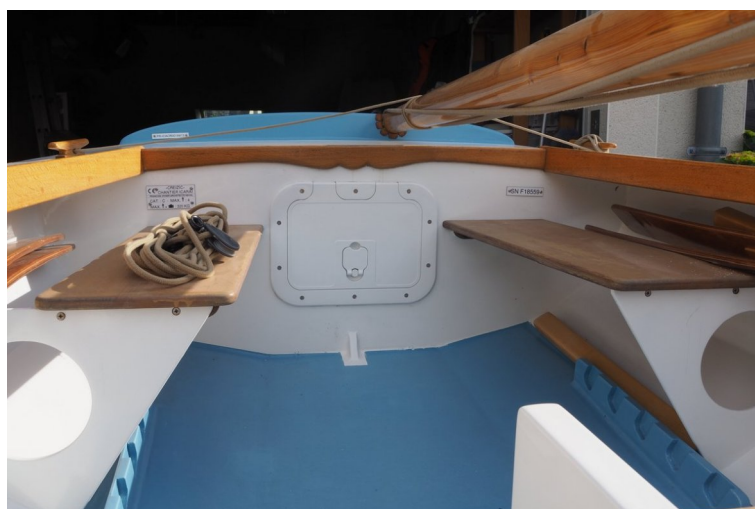
I. Toute embarcation listée à l'article 245-1.01, à l'exception des embarcations propulsées par l'énergie humaine, comporte une plaque signalétique, sur laquelle figurent les indications suivantes:

- le nom du fabricant ou de l'importateur ou du constructeur amateur (dans ce cas le nom du constructeur amateur est suivi de la mention « construction amateur »);
- le modèle le cas échéant ;
- la mention «Navire, VNM ou embarcation conforme à la division 245»;
- la ou les catégorie(s) de conception ;
- la ou les charge(s) maximales recommandée(s) par le constructeur;
- le ou les nombre(s) maximum(s) de personnes pouvant prendre place à bord;
- sauf pour les VNM, la puissance maximale de l'appareil propulsif.

II. Elle est résistante au milieu marin et fixée de manière inamovible à l'intérieur de l'embarcation, du cockpit, du poste de pilotage ou de la timonerie, à un endroit immédiatement visible. Une plaque du constructeur qui satisfait aux exigences la norme EN/ISO 14945 est conforme au présent article.

Attention : le nouvel arrêté du 8 avril 2009 relatif aux marques d'identification des navires de plaisance en mer impose d'inscrire le numéro d'immatriculation du bateau en lettre de 10 mm de hauteur . En effet, les fichiers de l'administration française ne semblent pas connaître le numéro CIN et le numéro d'immatriculation permet seul de retrouver les traces administratives du bateau. Noter que c'est quand même bien utile en cas de fortune de mer ou simplement de vol et même essentiel en cas d'intervention de moyens de sauvetage.

Le numéro d'immatriculation doit être à une endroit bien visible dans le bateau.



Sur ce bateau de construction professionnelle, on voit le numéro CIN, la plaque signalétique à gauche et le numéro d'immatriculation à droite.

Cas des annexes : Une annexe doit porter le numéro d'immatriculation de son navire porteur, précédé des trois lettres AXE, en position bien visible. Hauteur minimale des caractères : 1 cm.

Marquage des bateaux chavirables

Pour les bateaux chavirables, ce qui est le cas de la plupart des voiles-avirons et petits voiliers (voir dossier de construction), une plaque portant les symboles suivants doit en principe être fixée dans le bateau en un endroit bien visible du barreur :



(a) Bateau sans cabine



(b) Bateau avec cabine

Il existe d'autres marquages, selon le type de bateau et les exigences associées.

Nota : la division 245 stipule que la stabilité et la flottabilité des navires de catégorie de conception C ou D doivent être évaluées conformément à la partie pertinente de la norme EN/ISO 12217. Cette rédaction ne permet pas de déterminer si les marquages sont requis dans le cas d'une construction amateur, ni si des essais doivent être réalisés sur chaque bateau d'une même série. Le bon sens serait de laisser tomber les marquages, dont l'esprit est la protection du consommateur, mais de s'imposer les essais.

Matériel de sécurité

Ne pas oublier d'emporter le matériel de sécurité, dont le minimum obligatoire est moins contraignant qu'il n'a été, en faisant preuve de sens marin, c'est à dire de sens des responsabilités.

La liste se trouve dans les bureaux de l'administration, l'almanach du marin breton, les catalogues d'accastillage... et peut être téléchargée sur le site du ministère. Il y a maintenant 4 listes de matériel : basique, côtier, semi-hauturier et hauturier. Dans les cas des petits bateaux ouverts, il faut choisir entre basique et côtier.

Noter que le « dispositif de lutte contre l'incendie » n'est pas requis si vous avez un simple moteur hors-bord (de moins de 120 kW !).

La bouée n'est exigée qu'en côtier avec 5 adultes ou plus de capacité. Vous pouvez toujours décider de limiter à 4 la capacité maximale du bateau (mais ce sera irréversible). En outre, on peut maintenant embarquer des dispositifs moins encombrants que les bouées classiques quasi-impossibles à caser dans un petit bateau. Par ailleurs, si l'équipage porte en permanence un gilet de sauvetage on est dispensé de bouée (cela devient possible avec les gilets gonflables modernes).

Il est très important de permettre la remontée à bord du bateau, par exemple avec des prises de main convenablement placées. Si le franc-bord dépasse 500 mm, une échelle est requise. Il existe des modèles souples en sangles adaptées aux petits bateaux.

Revente du bateau (règle des 5 ans)

Il est rappelé que la législation européenne interdit la revente du bateau construit par un amateur dans les 5 ans après sa construction, sauf s'il fait l'objet d'une procédure de marquage CE (en principe par un organisme notifié mais je n'ai pas connaissance d'un cas d'application à un petit bateau en catégorie C ou D). Cette disposition a pour objet de ne pas concurrencer de façon inéquitable les chantiers professionnels. Cette interdiction est inscrite sur la carte de circulation.

Les quartiers des affaires maritimes ne traitent qu'un très petit nombre de constructions amateur et ne sont pas toujours au fait de certains aspects de la réglementation qui a beaucoup évolué ces dernières années. L'interprétation des textes diffère parfois d'un quartier à l'autre. Me contacter en cas de difficulté et plus généralement merci de me faire part de toute remarque sur cette fiche que je mettrai à jour pour en faire profiter d'autres constructeurs.

LE TEST DE REDRESSEMENT

Votre bateau doit faire l'objet d'un test de redressement. En principe, c'est au moment de son immatriculation. En pratique, dès que les conditions vous le permettront ! Il faut en effet le faire en un lieu où il y a suffisamment d'eau pour chavirer complètement le bateau, et disposer de l'équipage maximal prévu pour le bateau. Les instructions qui suivent sont une transcription en image de la réglementation (norme ISO 12217-3). Il existe de nombreux tests possibles suivant les types de bateau. Celui décrit ici est par exemple dit « essai de redressement après chavirage ». Il ne concerne que des bateaux non pontés de moins de 6 m (d'un type similaire à *Mesker*), en catégorie C ou D. Le test se fait avec les voiles hissées, par mer calme et sans vent. C'est bien sûr plus favorable, mais mieux vaut quand même s'assurer que l'on va s'en sortir dans des conditions plus difficiles. N'hésitez pas à me contacter : je pourrai vous aider bénévolement si besoin.

1



La première étape est de faire chavirer le bateau. Ne riez pas, ce n'est pas si facile ! Il s'agit ici du test d'un grand voile-aviron construit par Skol ar Mor.

Attention : n'oubliez pas de prendre des photos, et même aussi une vidéo du test, et de faire un compte-rendu décrivant ce qui a été fait et donnant le nom des participants. Cela pourrait vous être demandé par l'administration.

3



Attention : l'équipage est souvent tenté de rester accroché au bateau, avec l'espoir vain d'échapper à la baignade. Il faut absolument l'éviter car cela ne fait qu'entraîner le bateau dans un chavirage complet.

2



Avec de la chance, votre bateau a une dérive métallique verrouillable en position basse, un mât creux et il reste à l'horizontale. Il faut vraiment essayer d'enfoncer le mât dans l'eau avant de conclure que le bateau n'ira pas plus loin. Le redressement est alors assez facile

Une fois le bateau complètement chaviré, il faut le redresser. Ce test doit se faire autant que possible avec une seule personne. S'il en faut plusieurs, vous devez savoir qu'en naviguant avec un équipage plus faible, vous ne pourrez pas redresser : vous prenez donc un risque plus élevé. Quand le bateau a une dérive, c'est plus facile de redresser, surtout si un dispositif de verrouillage de la dérive en position basse est prévu. Ce n'est pas le cas de *Mesker*, mais un perçage est prévu dans la dérive pour y fixer un petit cordage. Il permet, si la dérive est rentrée dans son puits (cas très probable) de la récupérer. ■

4



La dérive permet de faire levier pour redresser comme sur cet *Ilur*. Mon fils Nicolas est à la manœuvre. Merci à lui et aux autres (moi, je préfère prendre les photos !).

7



Il nous faut maintenant démontrer que l'équipage complet peut monter dans le bateau toujours plein d'eau et reste suffisamment stable. L'équipage a le droit de se tenir aux endroits les plus favorables pour cela. Dans le cas de cet *Ebihen*, cela fonctionne très bien. Le baril bleu est plein de ferraille pour simuler le poids du moteur.

5



Si le bateau n'a pas de dérive, ou si elle est coincée dans le puits, c'est plus difficile. On pourra éventuellement prévoir des prises sous la coque, par exemple intégrées dans la quille, ou des lattes de protection. Notez que vous avez droit à trois tentatives de 5 minutes chacune. Exemple sur ce *Picoteux* construit par Skol ar Mor.

8



Mais sur cet autre bateau, c'est très juste. Le règlement précise que le bateau doit flotter en assiette approximativement horizontale avec pas plus du tiers du plat-bord (ou livet) submergé. Donc ici, il faut ajouter un peu de flottabilité ou réduire l'équipage maxi à trois personnes.

6



Enfin, le bateau est redressé. Il faut alors démontrer qu'une première personne peut monter dedans et qu'il lui est possible de vider. Voilà ce que cela donne sur un *Morbic 12*. Il a de la flottabilité latérale abondante et donc peu d'eau à l'intérieur et flotte assez haut. L'équipier doit peser au moins 75 kg pour valider le test.

9



Enfin, il faut montrer que le bateau peut être vidé par la seule personne qui a redressé le bateau (mais une fois la preuve faite, on peut venir lui donner un coup de main !).

ANNEXE 245-A.1

ATTESTATION DE CONFORMITÉ D'UN NAVIRE DE PLAISANCE HORS MARQUAGE « CE » construit conformément aux dispositions de la division 245 du règlement relatif à la sécurité des navires

Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, modifiée, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution
Décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution
Division 245 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires

Je soussigné(e) :

01 M. / Mme _____
02 né(e) le ____ / ____ / ____ 03 à _____
04 résidant à _____

05 fabricant identifié en tant que professionnel avec raison sociale 06 mandataire du fabricant
07 importateur

08 agissant au nom de l'entreprise dont la raison sociale et l'adresse sont _____

09 constructeur amateur, ou personne autre que le constructeur, et ayant réalisé des modifications

atteste que le navire dont le numéro d'identification est :

10 -

et répondant à la description suivante :

11 véhicule nautique à moteur 12 navire 13 navire à sustentation

14 hydroptère 15 Navire à vapeur

16 Désignation du modèle ou du plan : _____

17 Date de conception du modèle ou du plan : _____ 18 Date de début de construction : ____ / ____ / ____

19 Nombre de coques : _____ 20 Catégorie de conception : _____

21 Si catégorie A ou B, nom de l'organisme notifié ayant réalisé l'évaluation de flottabilité et de stabilité: _____

22 Référence et date du rapport : _____

Propulsion principale : 23 voilier 24 non-voilier

25 Puissance max. recommandée : _____ kW 26 Surface de la voilure : _____ m²

27 Longueur de coque : _____ m 28 Bau maximum : _____ m

29 Nombre maximal de personnes embarquées: _____ 30 Charge maximale : _____ kg

31 ayant subi des modifications concernant :

32 longueur de coque 33 déplacement léger 34 mode de propulsion principale 35 surface de voilure

36 puissance propulsion 37 nature du carburant de propulsion 38 œuvres vives ou appendices

est conforme aux dispositions de la division 245 en vigueur. Conformément à l'article 245-1.04, je tiens à la disposition de l'autorité compétente le dossier technique de l'embarcation pendant une durée minimale de dix ans.

39 Fait à _____, le _____

40 Signature du déclarant :

**ATTESTATION DE CONFORMITÉ
D'UN NAVIRE DE PLAISANCE HORS MARQUAGE « CE »**

Domaine	Référentiel utilisé	
	Division 245	Norme
Dossier technique	<input type="checkbox"/>	/
Identification des navires	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 10087 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Plaque signalétique	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 14945 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Prévention des chutes par-dessus bord et moyens de remontée à bord	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 15085 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Visibilité depuis le poste de pilotage	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 11591 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Manuel d'utilisation	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 10240 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Solidité de la construction	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 12215 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Flottabilité et stabilité	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 12217 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Caractéristiques des ouvertures extérieures	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 12216 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Cockpits et puits formés dans les fonds	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 11812 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Nombre maximal de personnes et charge maximale	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 14946 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Système de pompe de cale	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 15083 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Ventilation	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 11105 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Réservoirs de carburant	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 21487 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Circuits d'alimentation en carburant	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 10088 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Essais des circuits de carburant	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 21487 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Installations électriques	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 10133 <input type="checkbox"/> Version : Millésime : EN/ISO 13297 <input type="checkbox"/> Version : Millésime : IEC 60092-507 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Appareil à gouverner	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 8847 <input type="checkbox"/> Version : Millésime : EN/ISO 28848 <input type="checkbox"/> Version : Millésime : EN/ISO 29775 <input type="checkbox"/> Version : Millésime : EN/ISO 10592 <input type="checkbox"/> Version : Millésime : EN/ISO 10239 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Installation à gaz liquéfié	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 10239 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Extinction et prévention de l'incendie	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 9094 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :
Prévention de la pollution par les eaux usées	<input type="checkbox"/>	EN/ISO 8099 <input type="checkbox"/> Version : Millésime :

**Notice de remplissage de la déclaration de conformité
d'un navire de plaisance hors marquage « CE », mis en service conformément aux
dispositions de la division 245 du règlement relatif à la sécurité des navires**

1. Rayer les mentions inutiles (M. / Mme). Nom de famille en majuscules, Prénoms
2. Format de date jj/mm/aa.
3. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes nées à l'étranger.
4. Adresse du lieu de résidence principal actuel. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes résidant à l'étranger.
5. Cochez cette case si vous êtes une personne responsable d'un chantier naval professionnel.
6. Cochez cette case si vous êtes une personne mandatée par un chantier naval professionnel.
7. Cochez cette case si vous êtes importateur (dans le cas prévu à l'article 245-1.03 §V).
8. Identification du chantier professionnel constructeur du navire. Fournir le document original donnant mandat.
9. Cochez cette case si vous êtes constructeur amateur, ou si vous avez modifié un navire déjà en service.
10. Numéro d'identification conforme à l'article 245-2.01. Dans la plupart des cas, il vous est délivré par le service lors de l'immatriculation.
11. Cochez cette case si le navire est un véhicule nautique à moteur, au sens de l'article 245-1.02.
13. Cochez cette case si le navire est un navire à sustentation, au sens de l'article 245-1.02.
14. Cochez cette case si le navire est un hydroptère, au sens de l'article 245-1.02.
15. Cochez cette case s'il s'agit d'un navire à vapeur.
16. Nom du modèle ou de la série de navire, ou références du plan, nom de l'architecte le cas échéant.
17. Indiquer l'année date de conception du premier modèle ou du plan, et non pas du navire concerné par la déclaration.
18. Format de date jj/mm/aa. Indiquer la date de début de la construction.
19. Indiquer le nombre de coques.
20. A, B, C ou D, au sens de l'article 245-1.02.
21. Organisme notifié ayant procédé aux vérifications de stabilité et de flottabilité conformément aux dispositions de l'article 245-4.02.
22. Indiquer la date de format jj/mm/aa et le numéro du rapport de l'organisme notifié.
23. Cochez cette case si le navire est un voilier, au sens de l'article 240-1.02 du présent règlement.
24. Cochez cette case si le navire n'est pas un voilier, mais qu'il n'est pas exclusivement mu par l'énergie humaine, au sens de l'article 245-1.02.
25. Puissance exprimée en kW, et mesurée selon la norme EN/ISO 8665.
26. Surface de voile A_s , au sens de l'article 240-1.02 ou de la division 110 du présent règlement.
27. Longueur mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
28. Largeur maximale mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
29. Nombre maximal de personnes embarquées au sens de l'article 245-4.08.
30. Charge maximale au sens de l'article 245-4.08.
31. Cocher cette case si le navire est modifié au sens de l'article 245-1.05.
32. Cocher cette case si la coque a été allongée ou raccourcie de plus de 5% de la longueur initiale.
33. Cocher cette case si le déplacement léger du navire a subi une variation de plus de 10% du déplacement initial.
34. Cocher cette case si le mode de propulsion principal a été modifié.
35. Cocher cette case si la surface de voilure et/ou le tirant d'air du voilier a/ont été modifié(s).
36. Cocher cette case en cas d'augmentation de la puissance de propulsion au-delà de 15 % de la puissance maximale recommandée par le fabricant.
37. Cocher cette case en cas de modification de la nature du carburant de propulsion.
38. Cocher cette case en cas de modification des œuvres vives ou appendices.
39. Lieu et date de signature.
40. Signature de la personne ayant rempli le champ n° 1.

Les renseignements manuscrits sont portés à l'encre permanente et en lettres capitales.
Les reproductions de signatures ne peuvent pas être prises en compte.