

PREAMBULE :

Voilà une nouvelle version (7) des règles de classe de notre série préférée.

Avant que vous en preniez connaissance, nous tenons à vous préciser :

L'objectif est de mettre le format en conformité avec le modèle ISAF, le développement international du 570 l'impose, en préservant, pour l'essentiel la simplicité, la monotypie et le souci de ne jamais déclasser les premiers bateaux sortis. Nous tenons à remercier Pascal Lebrument qui s'est chargé de réaliser le canevas et c'est un sacré boulot. Il donne son avis, est présent sur de nombreuses épreuves et il recueille celui des coureurs. Il n'est toutefois aucunement responsable, ni coupable, du contenu mais simplement du contenant. Merci à lui pour ce travail ingrat.

L'éventail des pratiquants du 570 est large : Des jeunes, bien sur, mais aussi des propriétaires plus anciens dans l'histoire de la série mais aussi sur leur carte d'identité. Le chantier a ses impératifs industriels et commerciaux (export en particulier), la FFV les siens plus sportifs mais qui doivent s'intégrer dans l'harmonie fédérale. Un consensus général est impossible à obtenir mais nous avons essayé de « ratisser large ».

Si après quelques épreuves, nous constatons que certains articles sont incomplets ou mal adaptés, nous établirons une nouvelle version pour les championnats de France Glisse Espoirs de juillet.

La modification de l'emplacement des numéros de voile ne verra, sans doute, que peu de réflexions...enfin on peut l'espérer. ! Celle qui concerne la masse de l'équipage sera sans doute largement plus commentée. Il nous a semblé que recueillir l'avis de l'architecte du 570 était primordiale. Il connaît mieux que quiconque les performances potentielles du bateau, sa renommée internationalement reconnue est gage d'une compétence incontestable et enfin, sur le plan sportif, il ne régate pas en 570 et son avis est donc dégagé de tout intérêt personnel.

Bonne lecture, nous restons à votre écoute.

Asopen. 26/03/2009.

Quelques notes de Jean Marie Finot* au sujet de l'influence de la masse bateau-équipage sur la vitesse :

« La vitesse d'un bateau est fonction de la puissance du vent sur les voiles et de la masse du bateau. Dans la brise, (*10% des manches environ*) la voilure que l'on peut porter au près est fonction du rappel qu'on est capable de produire.

L'augmentation de la masse de l'équipage est plus que compensée par l'augmentation de la quantité de voilure.

Par contre par temps moyen au portant, par petit temps à toutes les allures, la stabilité n'intervenant plus, la vitesse est favorisée par la voilure et défavorisée par le poids de l'équipage : **Le poids est un handicap.**

Pour un 570 à la stabilité (*forme et lest*) importante, on peut estimer à 3% la vitesse perdue pour 50 kg de masse supplémentaire. »

NDLR :

1/Ce qui est écrit en italique a été ajouté par la rédaction.

2/* J.M. Finot est l'architecte du 570. C'est l'un des architectes les plus talentueux de la planète des dernières générations. Nous vous invitons à consulter son site pour mieux connaître tous les bateaux qui, sur tous les coins du globe, ont marqué l'évolution de l'architecture navale ces trente dernières années. Du Wizz aux 60 pieds du Vendée Globe, tous ses dessins ont remporté des succès en régate ou des plébiscites des clients (Nombreux Oceanis par exemple). Sa collaboration avec Pascal Conq a produit dans la gamme des bateaux qui nous passionnent les premiers « Sportboats » qui jalonnent et marqueront l'histoire de la voile sportive. Open 7.50, 6.50, 5.70, 5.00 par exemple.

Version 7 au 25/03/2009

REGLES DE LA CLASSE

5 *open*
.70

Sommaire

PARTIE I -ADMINISTRATION	page 3
SECTION A - GENERALITES	
A.1 Type de règles	
A.2 Langue	
A.3 Abréviations	
A.4 Autorités & Responsabilités	
A.5 Administration de la Classe	
A.6 Règles d'équipement et de course ISAF	
A.7 Modifications des règles de classe	
A.8 Interprétation des règles de classe –généralités	
A.9 Interprétation des règles de classe – à l'occasion d'une épreuve	
A.10 Numéro d'identification de voile	
PARTIE II - OBLIGATIONS ET LIMITATIONS	page 4
SECTION B – CONDITIONS EN COURSE	
B.1 Généralités	
B.2 Barreurs	
B.3 Equipage	
B.4 Equipement Portable	
B.5 Bateau	
B.6 Voiles.....	page 5
B.7 Publicité	
B.8 Espars	
B.9 Equipements.....	page 6
SECTION C–COQUE, PONT ET STRUCTURE	
C.1 Généralités	
C.2 Constructeur Autorisé	
C.3 Accastillage	
SECTION D – APPENDICES DE COQUE	
D.1 éléments	
D.2 Jauge	
SECTION E – GREEMENT	page 7
E.1 ELEMENTS	
E.2 Gréement Dormant et Courant	
SECTION F - VOILES	page 8
F.1 Détail des voiles	
F.2 GENERALITES	
F.3 Grand-voile	
F.4 Foc	
F.5 Spi Asymétrique	
SECTION G – ANNEXES	page 9

PARTIE I -ADMINISTRATION

SECTION A - GENERALITES

A.1 Type de règles

A.1.1 Ces **règles de classe** sont **fermées**.

A.2 Langue

A.2.1 La langue officielle de la classe est le français et en cas de contestation sur la traduction, le texte français prévaudra.

A.2.2 Le verbe "devra" a un sens obligatoire et le verbe "peut" un sens facultatif.

A.3 Abréviations

A.3.1 ISAF International Sailing Federation

MNA ISAF Member National Authority - Autorité nationale (F.F.V. en France)

ICA International Open 5.70 Class - Association Classe internationale Open 5.70

NCA National Class Association - Classe nationale Open 5.70

ERS Equipment Rules of Sailing - Règles d'Équipement des Voiliers (R.E.V.)

RRS Racing Rules of Sailing - Règles de Course à la Voile (R.C.V.)

A.4 Autorités & Responsabilités

A.4.1 L'autorité internationale de la classe est l'ISAF, qui devra coopérer avec la Classe Internationale pour tout ce qui concerne ces **règles de classe**.

A.4.2 L'ISAF, une Autorité Nationale, la Classe Internationale, une Classe Nationale ou un **joueur officiel** n'a aucune responsabilité légale en ce qui concerne les présentes **règles de classe**.

A.5 Administration de la Classe

A.5.1 L'ISAF a délégué ses fonctions administratives à une Autorité Nationale. Cette dernière peut déléguer tout ou partie de ses fonctions, lesquelles sont définies dans ces **règles de classe**, à une Classe Nationale.

A.5.2 Dans les pays n'ayant pas d'Autorité Nationale ou si celle-ci ne souhaite pas administrer la classe, les fonctions définies dans les présentes règles devront être transférées à la Classe Internationale qui peut en déléguer l'administration à une Autorité Nationale

A.6 Règles d'équipement et de course ISAF

A.6.1 Ces **règles de classe** devront être lues en liaison avec les Règles d'Équipement des Voiliers et les mesures devront être prises dans le respect de celles-ci sauf indication contraire. Lorsqu'un terme est employé dans un sens défini, il est imprimé en « **gras** » dans les R.E.V. et en « *italique* » dans les R.C.V..

A.7 Modifications des règles de classe

A.7.1 Toute modification des **règles de classe** devra être proposée à la Classe Internationale

A.8 Interprétation des règles de classe –généralités

A.8.1 Toute interprétation des **règles de classe**, à l'exception du cas A.9, devra être faite par l'ISAF qui devra consulter la Classe Internationale et le Détenteur des Droits. La Classe Internationale, une Autorité Nationale ou un Constructeur Autorisé devra déposer une demande d'interprétation.

A.8.2 En cas de litige relatif aux règles, dessins, spécifications ou mode de mesure, le différend devra être soumis au comité technique.

A.9 Interprétation des règles de classe – à l'occasion d'une épreuve

A.9.1 Toute interprétation des **règles de classe** peut être faite par un représentant (dont le mandat est en cours) du Comité Technique de la Classe Internationale ou par un jury international constitué conformément aux R.C.V., Annexe M. Cette interprétation ne sera valide que pendant la durée de l'épreuve et l'autorité organisatrice devra informer l'Autorité Nationale et la Classe Internationale de cette interprétation dès que possible.

A.10 Numéro d'identification de voile

A.10.1 Les numéros de voile correspondent en général au numéro de coque gravé sur la plaque arrière de chaque **bateau**. L'Asopen délivrera un numéro à réception des coordonnées du bateau et du propriétaire.

PARTIE II - OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

En *course*, l'équipage et le **bateau** devront satisfaire aux règles définies dans la présente Partie. Les mesures de jauge effectuées pour vérifier la conformité avec les règles de la Section C, ne font pas partie de la **jauge fondamentale**.

Tout bateau se verra attribuer par le chantier un «certificat de conformité » portant sur coque, appendices, gréement, et voiles.

SECTION B – CONDITIONS EN COURSE

B.1 Généralités

B.1.1 JAUGEAGE – Le jaugeage devra être effectué conformément aux R.E.V. (Règles d'équipement des voiliers)

B.2 Barreurs

B.2.1 Définitions

(a) Barreur Principal –membre actif régulier de la classe qui barre exclusivement le bateau au cours d'une épreuve dans la période comprise entre les 5 minutes précédant chaque départ et le moment où le bateau passe la ligne d'arrivée, sauf absence momentanée pour raisons personnelles ou les besoins du bateau.

(b) Propriétaire – personne morale ou physique- possédant le bateau en son intégralité ou l'un des partenaires en terme d'investissement financier dans l'achat du bateau complet et de ses accessoires, tels que la remorque, les voiles et les dépenses d'usage, et dont le nom apparaît sur tous les documents officiels du bateau.

B.3 Equipage

B.3.1 L'équipage sera constitué de 4 personnes au maximum de deux au minimum et constant sur toutes les manches d'une épreuve. Sa masse, en tenue de bain, ne sera pas inférieure à 200 kg. Une correction de 20 KG maximum pourra être constituée pour atteindre ce minimum, par une masse homogène : eau dans un seul bidon, gueuses de plomb, plombs de plongé liés, placés dans l'axe du bateau de manière fixe (pas de matossage possible) au niveau de l'entrée de la cabine.

B.4 Equipement Portable

B.4.1 GENERALITES

(a) L'équipement obligatoire devra être en état de fonctionnement pour l'usage prévu.

B.4.2 USAGE AUTORISE

Obligatoire:

(i) Un mouillage constitué d'une ancre et d'un bout de 30m d'un diamètre minimum de 8mm, d'un poids supérieur à 9.0 kg

(ii) **Le poids total de l'ensemble des matériels de sécurité ne sera pas inférieur à 15 kg (y compris le contenant : sac ou caisse)**. Les concurrents naviguant sous une législation autre que française devront posséder à leur bord les éléments de sécurité imposés par leur législation, plus, si nécessaire un bidon correcteur scellé d'un poids égal à : 15 Kg - poids de l'ensemble des matériels de sécurité.

(iii) Chaque **bateau** devra être conforme à toutes les spécifications requises par l'Autorité Nationale organisant la compétition ou à celles établies par le club ou l'autorité maritime locale.

Facultatif:

(a) Girouette mécanique (type libre)

(b) Compucourse (ou modèle équivalent) (c) Un compas magnétique, modèle libre ou un compas électronique ayant au plus les fonctions suivantes: indication du cap, direction du vent réel, compte à rebours (type « micro-compas tacktick »)

(d) Une VHF.

(e) L'usage en régate de toute électronique embarquée est interdit (notamment celle qui indiquerait le VMG) à l'exception d'un G.P.S. portable utilisable uniquement pour les parcours côtiers.

B.5 Bateau

B.5.1 Usage

(a) Dans les virements « bascule », il est interdit de se lever et de s'accrocher aux haubans ou au mât.

(b) L'entretien régulier tel que la peinture et le polissage de la coque est autorisé.

(c) L'antifouling est autorisé.

(d) La navigation vent arrière avec le spi en ciseaux est interdite par un « gentleman agreement » et limité de la façon suivante : Le spi doit être porté sur le même côté que la grand voile, sauf de façon temporaire lors d'un empannage.

B.6 Voiles

B.6.1 LIMITATIONS

(a) Un maximum de une grand-voile, un foc et 2 spis asymétriques devront être présents à bord.

(b) Un maximum de une grand-voile, un foc et 1 spi asymétrique devront être utilisés pendant une épreuve, sauf si une voile a été perdue ou gravement endommagée au point de ne pas pouvoir être réparée immédiatement.

(c) Un maximum de une grand-voile, un foc et 2 spis asymétriques devront être présentés à la jauge et/ou enregistrés lors d'une épreuve

B.6.2 GRAND-VOILE

Identification

- Les lettres d'identification nationale et les numéros de voile devront faire 300 mm de haut

- Les lettres et numéros devront être de couleur rouge

- Les lettres d'identification nationale et les numéros de voile devront être placés sur une même ligne, Tribord au dessus, entre les **goussets de lattes 2** et 3 en partant de la bordure (Cf. Annexe G.2.1).

Une dérogation est prévue jusqu'au 31/12/2009 pour l'ancien emplacement de numérotation qui restera valide.

B.6.3 FOC

(a) Usage

Le foc devra être hissé et utilisé sur l'enrouleur standard spécifié dans les spécifications standards du constructeur.

B.6.4 SPI ASYMETRIQUE

(a) Identification

(i) Les lettres et numéros d'identification ne sont pas requis sur le spi asymétrique.

B.7 Publicité

B.7.1 La publicité pour toutes les manifestations Open 5.70 devra être conforme aux règles ISAF, règlement 20, Catégorie C.

B.8 Espars

B.8.1 MAT

Mât livré par le chantier

B.8.2 BOME

Bôme livrée par le chantier

B.8.3 BOUT-DEHORS

(a) Bout-dehors livré par le chantier

(b) Usage

En position rentré, l'extrémité avant du bout-dehors ne devra pas dépasser de la cadène d'étrave.

Il devra être rentré dans cette position lorsque le spi n'est pas en place.

- En approchant une marque au vent alors que le spinnaker n'est pas établi, le bout dehors ne doit pas être sorti avant que l'étrave du bateau ait franchi cette marque.

Si du fait d'un changement dans la direction du vent, ou pour quelque raison que ce soit, le spinnaker est établi sur la partie du parcours qui normalement se fait au prés, alors le bout dehors doit être complètement sorti et le spinnaker établi avant que le bateau n'entre dans le cercle dont le centre est la marque au vent et le rayon deux longueurs de coque.

A tout moment lorsque le bout dehors est sorti, le bateau doit porter son spinnaker.

- Le bout-dehors devra être rentré dès que possible après le passage de la bouée sous le vent.

B.8.4 GREEMENT DORMANT

Gréement dormant livré par le chantier

B.8.5 GREEMENT COURANT

(a) Usage

Sont autorisés :

- Stick libre.
- Penons dans les voiles et le gréement.
- Sandow pour relever les sangles.

- La séparation entre l'écoute de GV et la commande de chariot de GV. Dans ce cas le diamètre de la commande de chariot de GV est libre.

B.9 Equipements

(a) Usage

Sont autorisés :

- La pose de pochettes confort
- Une baille suspendue dans l'abri sous le roof
- La pose d'une serrure sur le panneau ouvrant

SECTION C–COQUE, PONT ET STRUCTURE

C.1 GENERALITES

C.1.1 JAUGE

- La jauge devra être effectuée selon les R.E.V.
- La coque devra être conforme aux règles de classe en vigueur au moment de sa **jaugage fondamentale** initiale.

C.1.2 Toute modification prétendue ou supposée de la configuration de la **coque**, du **pont**, de la **structure** ou des **appendices de coque** du **bateau** dont les descriptions spécifiques ne sont pas définies dans les règles ou spécifications, ou signalée suite à une réclamation, devra être comparée par un jaugeur nommé par la Classe Internationale ou Nationale à un échantillon de 10 autres **bateau x**.

C.1.3. Le **bateau** mis en cause devra être accepté s'il ne présente pas de signe évident de modification et si les cotes relevées sont égales ou comprises entre les cotes maximales et minimales relevées parmi l'échantillon de 10 **bateau x**.

C.1.4 S'il est prouvé que des modifications ont été faites ou si les cotes sont supérieures ou inférieures aux maximums ou minimums relevées parmi l'échantillon de 10 **bateaux**, le cas devra être soumis au comité de réclamation pour décision.

C.1.5 Tout perçage de trou est interdit.

C.1.6 La forme et la géométrie de surface de la coque ne pourront être modifiés.

C.2 Constructeur Autorisé

C.2.1 Seul le chantier PHILEAS ou ses licenciés sont autorisés à construire un Open 5.70.

C.2.2 Le Constructeur Autorisé devra rectifier ou remplacer, à ses frais, toute **coque**, **pont** ou **structure** non conforme aux **règles de classe** du fait d'une erreur ou omission de sa part.

C.3 Accastillage

C.3.1 L'accastillage devra être posé conformément aux spécifications définies dans le Cahier des charges Constructeur.

- Les poulies et taquets doivent être à l'emplacement d'origine.

-En cas de remplacement, l'accastillage doit être de la même dimension que celui d'origine mais sans spécification de marque.

SECTION D – APPENDICES DE COQUE

D.1 Eléments

D.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Quille
- (b) Gouvernails

D.2 JAUGE

La **quille** et les **safrans** devront être ceux fournis par le chantier.

La forme et la géométrie de surface des **safrans**, la voile de **quille** et le **bulbe** ne pourront être modifiés.

SECTION E - GREEMENT

E.1 ELEMENTS

E.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) **Mât**
- (b) **Bôme**
- (c) **Bout -dehors**

E.1.2 JAUGE

La jauge devra être effectuée conformément aux R.E.V. (Règles d'Equipement des Voiliers).
- Les **espars** et leur accastillage devront être en conformité avec les **règles de classe** en vigueur au moment de la **jauge fondamentale initiale**.

E.1.3 FABRICANT

Les **mât**, gréement dormant **bôme** et **bout-dehors** sont ceux fournis par le chantier.

E.2 Gréement Dormant et Courant

E.2.1 OBLIGATOIRE

- (a) **Gréement** dormant
- (b) **Gréement** courant

E.2.2 JAUGE

La jauge devra être effectuée conformément aux REV (Règles d'Equipement des Voiliers).
(a) Le **gréement** courant et dormant devra être conforme aux **règles de classe** en cours de validité.

E.2.3 FABRICANTS

Le choix du fabricant est libre pour le gréement courant

E.2.4 Le **gréement** courant et dormant devra respecter les **dimensions** indiquées dans le Cahier des charges Constructeur Officiel et les dimensions minimales spécifiées en E.2.5.

E.2.5 DIMENSIONS

Les **dimensions** ci-dessous **sont imposées** avec une tolérance de ± 1 mm

Tous les cordages devront être de diamètre constant.

Diamètre Ecoute de Gd-Voile	10mm
Diamètre Ecoutes de Foc	8mm
Diamètre Ecoutes de Spi	8mm
Diamètre Drisse de Gd-Voile	6mm
Diamètre Drisse de Foc	5mm
Diamètre Drisse de Spi	6mm
Diamètre Bout d'Amure de Spi	6 mm
Diamètre Bout de commande chariot de Gd-Voile	Libre

Diamètre haubans	5 mm
Câbles du losange	4 mm

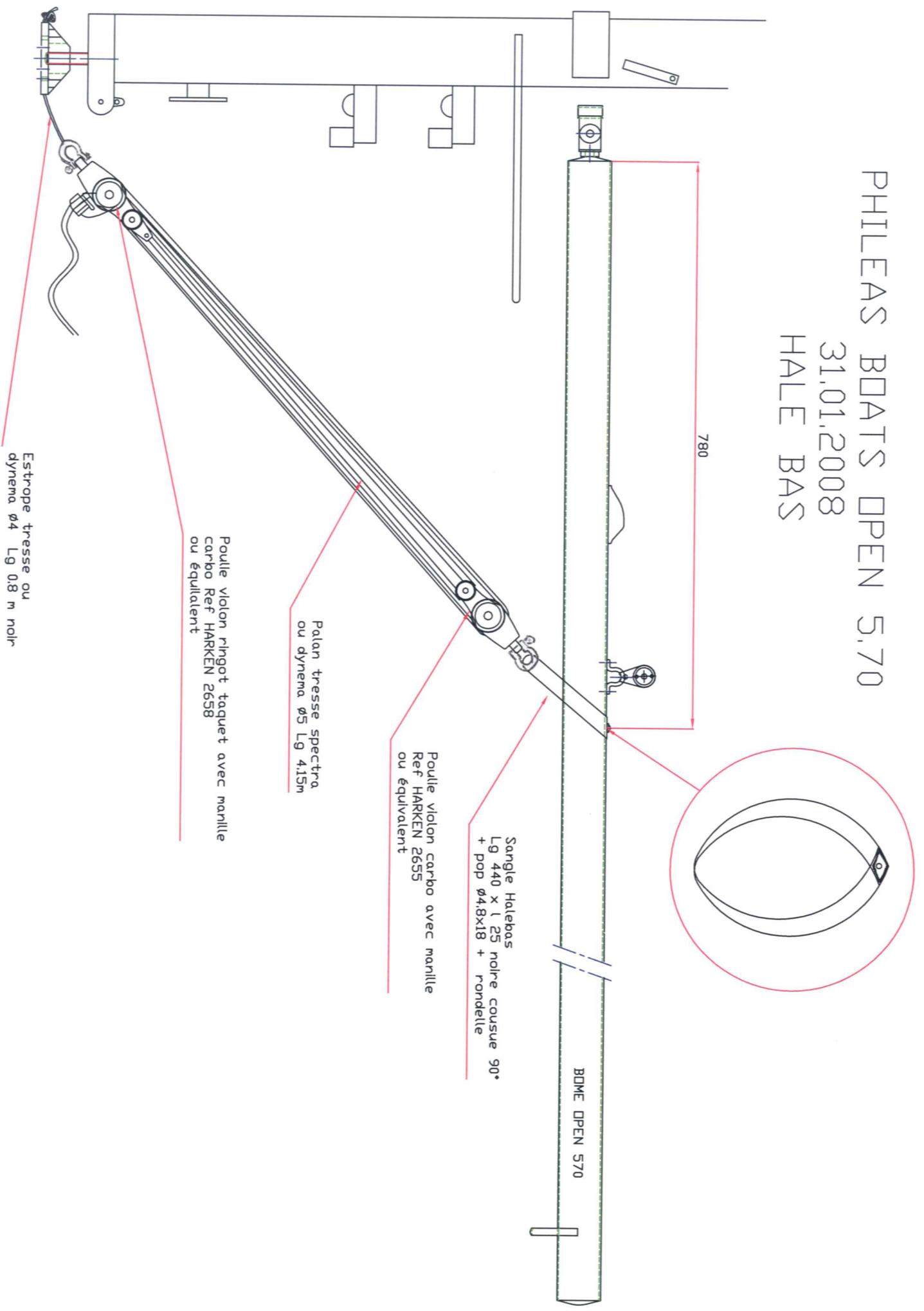
Attention : La drisse de grand voile doit être impérativement en Spectra, Dyneema ou qualité équivalente. La charge imposée par des manœuvres de quille sans chèvre impose cette restriction. Un changement régulier préventif de cette drisse s'impose tous les ans.

E.2.6 Hale bas et capelage de spi ([additifs du 01/02/2008](#))

- (a) usage

Le hale-bas est obligatoire avec 4 brins maxi (cf. Annexe G.2.2)

PHILEAS BOATS OPEN 5.70
 31.01.2008
 HALE BAS



Estrope tresse ou
 dynema ø4 Lg 08 m noir

Pouille violon rlingot taquet avec manille
 carbo Ref HARKEN 2658
 ou équivalent

Palan tresse spectra
 ou dynema ø5 Lg 4,15m

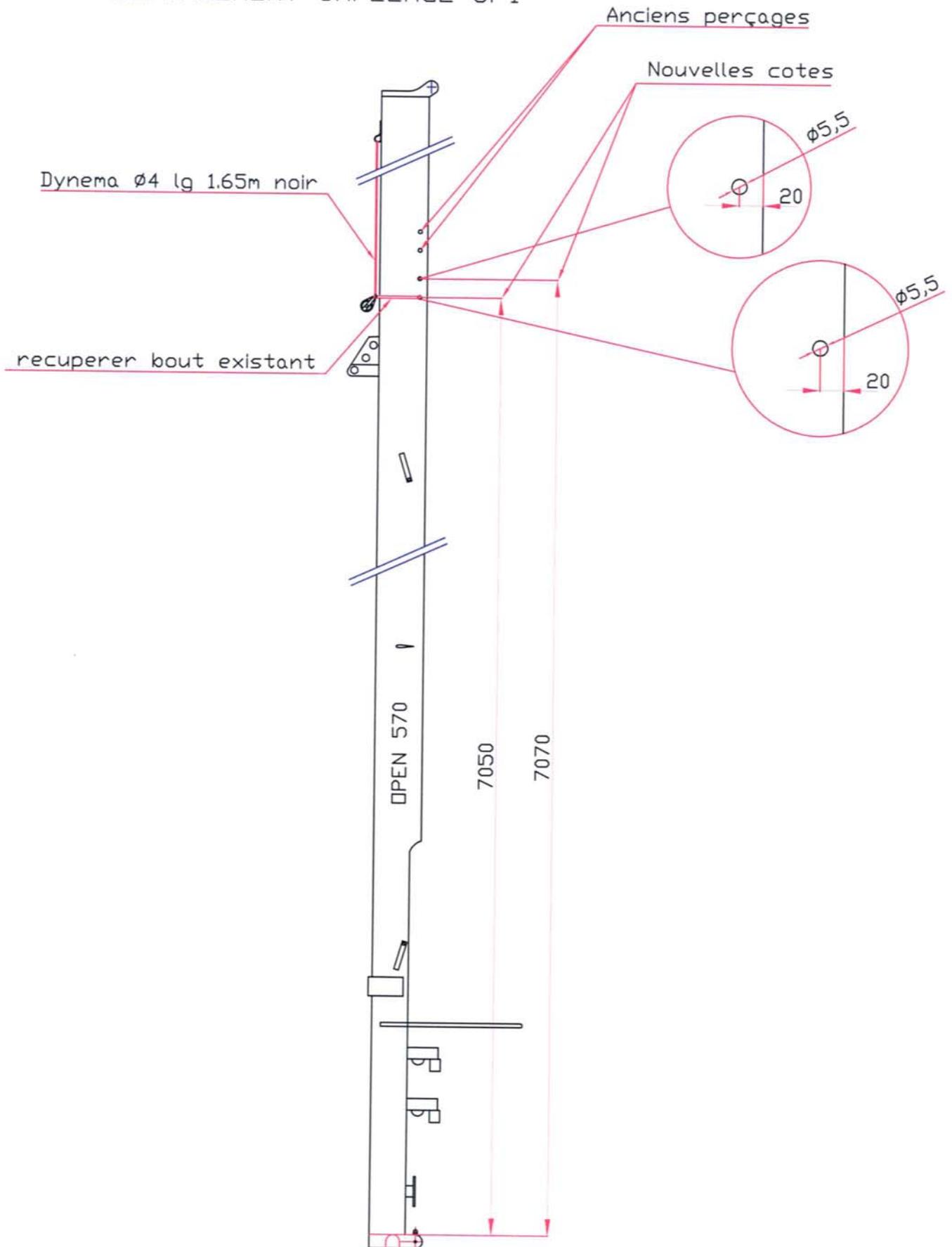
Pouille violon carbo avec manille
 Ref HARKEN 2655
 ou équivalent

Sangle Halebas
 Lg 440 x l 25 noire cousue 90°
 + pop ø4,8x18 + rondelle

BOME OPEN 570

780

PHILEAS BOATS OPEN 570
31. 01. 2008
DEPLACEMENT CAPELAGE SPI



E.2.7 Fixations textiles

(a) usage

sont autorisés:

(a) L'usage de loops pour fixer les poulies d'écoutes de GV, foc et spi sous réserve de respecter une distance maximum entre la poulie et son point de fixation:

- 110 mm entre la poulie de grand voile et la bôme (Cf. Annexe G.1.1)
- 50 mm entre les poulies de foc et le foc (Cf. Annexe G.1.2)
- 160 mm entre les poulies de spi et le pontet de fixation (Cf. Annexe G.1.4)

(b) L'usage d'une estrope au point d'écoute de spi dans le but de faciliter le passage de ce point lors des empannages et de l'affalage de spi. L'écoute devra être fixée à une distance inférieure à 200 mm du spi. (Cf. Annexe G.1.3)

(c) Le dédoublement de la commande de chariot de GV afin de faciliter le centrage du chariot. (Cf. Annexe G.1.6)

E.2.8 accastillage du mât

Est autorisée :

L'usage d'un bout de fermeture de la cage à réas de pied de mât pour empêcher le cunningham de sortir de son réa. (cf. Annexe G.1.5)

- Le hook est interdit et doit être remplacé par une drisse mouflée avec ou sans poulie munie d'un réa de 25mm (Harken 224 ou idem résistance mini 500 Kg) sur la manille de point de drisse. Il restera toléré sur les premiers mâts Sparcraft anodisés incolore.

SECTION F - VOILES

F.1 Détail des voiles

F.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Grand-voile
- (b) Foc
- (c) Spi asymétrique

F.1.2 FACULTATIF

- (a) Second spi asymétrique

F.2 GENERALITES

F.2.1 JAUGE

(a) La jauge, lors des régates nationales et internationales, devra être effectuée selon les **R.E.V. (Règles d'Équipement des Voiliers)**.

(b) Les **voiles** devront être conformes aux **règles de classe** en vigueur au moment de leur **jaugage fondamentale**.

F.3 Grand-voile

F.3.1 FABRICATION

La grand voile est fourni par le chantier

F.3.2 Lattes de voile

Les lattes sont fournies par le chantier et ne peuvent être modifiées

F.4 Foc

F.4.1 FABRICATION

Le foc est fourni par le chantier

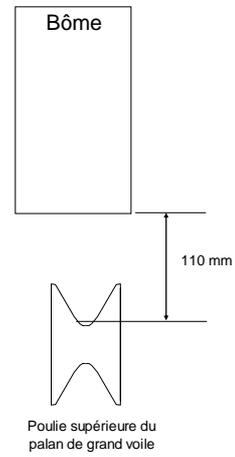
F.5 Spi Asymétrique

F.5.1 FABRICATION

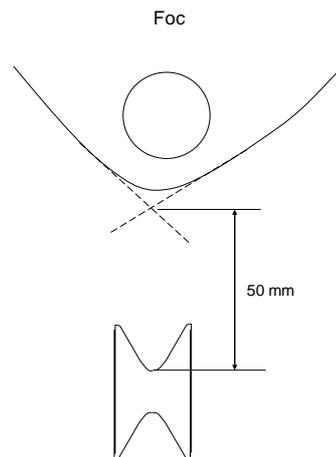
Le spi est fourni par le chantier

G.1 croquis

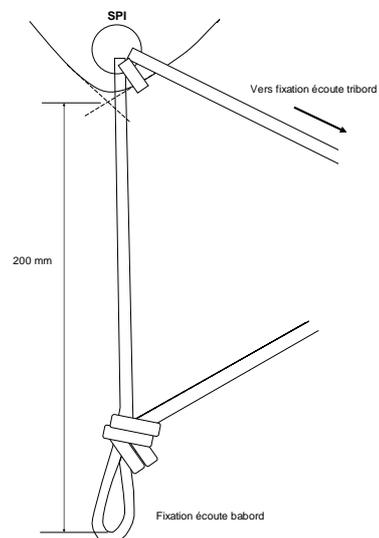
G.1.1 Loop d'écoute de grand voile (croquis)



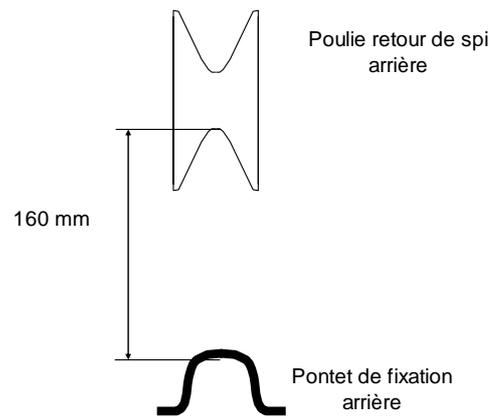
G.1.2 Loop d'écoute de foc (croquis)



G.1.3 Estrope d'écoute de spi (croquis)



G.1.4 Loop d'écoute de spi (croquis)



G.1.5 Bout de fermeture cage à réas pied de mât (croquis)



G.1.6 Dédoublage commande chariot de grand voile (croquis)



G.2.1 Marquage de la grand voile

Système de numérotation des voiles pour les monotypes

Depuis le 1/11/2007 les OPEN 5.70 voient la numérotation de leur voile sur le principe :

FRA XXX

(XXX étant en général le numéro gravé sur la coque)

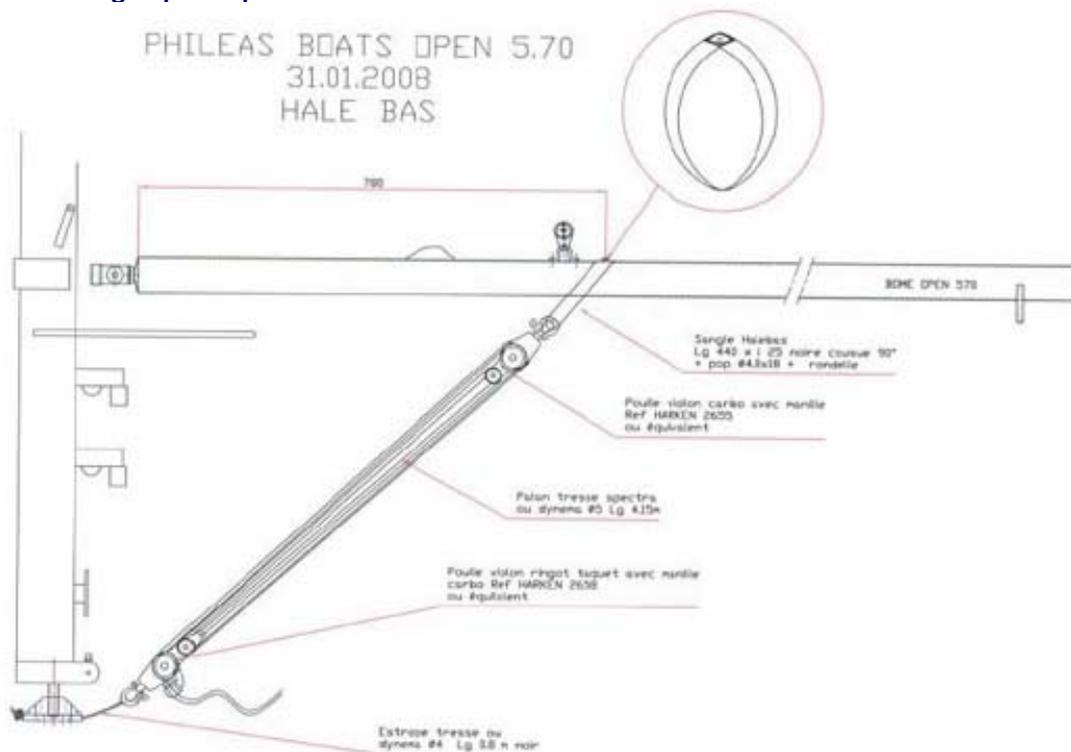
Une dérogation est prévue jusqu'au 31/12/2009 pour l'ancien emplacement de numérotation qui restera valide.



G.2.2 Hale bas (croquis)

G.2.1

G.2.2 Montage spécifique du hale-bas



G.2.3. Matériel sécurité :

**Extrait de la réglementation Française. Division 240.
Matériel de sécurité obligatoire à bord de votre Open 570.
Février 2009.
Liste indicative.**

MATERIEL REQUIS	BASIQUE - DE 2 MILES D'UN ABRI	CÔTIER 2 à 6 MILES D'UN ABRI
Gilet(s) (1 par personne à bord)	x	x
Moyen repérage lumineux	x	x
Moyen de remontée à bord	Palan de G.V.	Palan de G.V.
Miroir signalisation		x
1 moyen repérage sonore		x
Feux navigation de nuit	X	x
Boule mouillage	x	x
Mouillage complet	x	x
Feux à main		3
Dispositif remorquage (Aussière+cadène étrave ?)	x	x
Moyen mobile lutte incendie (seau ?)	x	x
Carte(s) navigation		x
Compas de route (homologué ?)		x
Annuaire marées sauf méditerranée		x
Règlement prévention abordage, RIPAM		x
Document définissant le système de balisage		x

Cette liste n'est donnée qu'à titre indicatif. Consultez les autorités nationales compétentes !