



MONACO YACHT  
SUMMIT

## PANEL DISCUSSION

---

**Yacht stability - Challenges for design and regulation**

**SEPTEMBER 26, 2025**

**14:40 - 15:10**

# MONACO YACHT SUMMIT 2025

## PANEL DISCUSSION

Hosted by Francesca Webster (SuperYacht Times)

Speakers:

Engel-Jan der Boer – Global Yacht Segment Director (Lloyd’s Register)

Julian Smith – Regional Director, Europe, Middle East & Africa (Cayman Islands Registry)

Alex Meredith Hardy – Chief Naval Architect (Lateral Naval Architects)

Andy King – Director Stability & Statutory (Houlder)

Mark Savona – Flag & Port State Control Inspector at Transport (Malta Ship Registry)

---

### Yacht stability - Challenges for design and regulation

---

*Version française en page 2*

Stability underpins safety, design integrity and the onboard experience. The panel set out why it must be treated as a continuous discipline – from the first sketch to decades in service – and why complacency carries consequences.

Alex Meredith Hardy outlined three tiers of stability: small-angle or upright stability that governs day-to-day comfort and roll behaviour; intact (large-angle) stability for survivability in heavy weather; and damage stability driven by subdivision and compartmentation. Beam, freeboard, hull openings and the placement of transverse bulkheads all shape outcomes. Owners’ demands for beach clubs, shell doors and terraces can be achieved, but only through early, honest trade-offs. Comfort and compliance pull in different directions – tender yachts feel better and make stabilisers more effective, yet regulation can push designs towards stiffness – so the naval architecture must balance both.

Andy King warned that yachts invariably gain weight over time – often high up – eroding margins. Five-year lightweight surveys are critical, but problems can emerge sooner if weight tracking during build is weak. Specs should include meaningful weight margins and vigilant through-build monitoring. Engel-Jan der Boer called for a stronger safety culture and proactive change management, noting risks from unapproved modifications. Mark Savona stressed the interplay between flag and class – flags set the legal framework, class provides technical verification – with oversight to ensure standards are consistently applied.

Julian Smith confirmed new REG Yacht Code amendments addressing sill heights to spaces below the bulkhead deck and associated assumptions for water retained on deck, plus enhanced shell-door control requirements. They apply to keels laid or contracts signed on or after 1 January 2027, with early adoption encouraged. While stability is not mandatory for private yachts, many owners voluntarily maintain commercial standards. Across the board, the panel urged practical training for captains and crews – from routine tank management and helicopter operations to damage control – to ensure stability is actively managed, not filed and forgotten.

# MONACO YACHT SUMMIT 2025

## TABLE RONDE

---

### Stabilité des yachts - Défis de conception et de réglementation

---

La stabilité constitue la base de la sécurité, de l'intégrité du design et du confort à bord. Le panel a expliqué pourquoi elle doit être considérée comme une discipline continue — depuis les premiers croquis jusqu'aux décennies d'exploitation — et pourquoi la complaisance en la matière peut avoir de sérieuses conséquences.

Alex Meredith Hardy a décrit trois niveaux de stabilité : la stabilité à petit angle (ou stabilité à l'état droit), qui régit le confort quotidien et le comportement de roulis ; la stabilité intacte (à grand angle), qui assure la survie en cas de gros temps ; la stabilité après avarie, déterminée par la subdivision et la compartimentation.

La largeur (beam), le franc-bord, les ouvertures de coque et la disposition des cloisons transversales influencent tous le résultat. Les demandes des propriétaires pour des beach clubs, des portes latérales ou des terrasses peuvent être satisfaites, mais seulement grâce à des compromis honnêtes établis très tôt dans le processus. Le confort et la conformité réglementaire tirent souvent dans des directions opposées : les yachts plus souples offrent une meilleure sensation en mer et améliorent l'efficacité des stabilisateurs, tandis que la réglementation peut pousser à concevoir des navires plus rigides. L'architecture navale doit donc trouver un équilibre entre les deux.

Andy King a averti que les yachts ont tendance à prendre du poids au fil du temps, souvent en hauteur, ce qui réduit leurs marges de stabilité. Les inspections de poids tous les cinq ans sont essentielles, mais des problèmes peuvent apparaître plus

Animée par Francesca Webster (SuperYacht Times)

Intervenants :

Engel-Jan der Boer – Global Yacht Segment Director (Lloyd's Register)

Julian Smith – Regional Director, Europe, Middle East & Africa (Cayman Islands Registry)

Alex Meredith Hardy – Chief Naval Architect (Lateral Naval Architects)

Andy King – Director Stability & Statutory (Houlder)

Mark Savona – Flag & Port State Control Inspector at Transport (Malta Ship Registry)

tôt si le suivi du poids pendant la construction est insuffisant. Les cahiers des charges doivent prévoir des marges réalistes et un contrôle rigoureux du poids tout au long du chantier.

Engel-Jan de Boer a souligné la nécessité d'une culture de sécurité renforcée et d'une gestion proactive des modifications, les changements non approuvés pouvant présenter des risques importants. Mark Savona a insisté sur l'interdépendance entre l'État du pavillon et la société de classification : le pavillon définit le cadre légal, tandis que la société de classification assure la vérification technique, avec une supervision essentielle pour garantir une application cohérente des normes.

Julian Smith a confirmé de nouvelles modifications du Yacht Code REG, concernant les hauteurs de seuil pour les espaces situés sous le pont de cloison et les hypothèses relatives à l'eau retenue sur le pont, ainsi qu'un renforcement des exigences de contrôle des portes latérales. Ces règles s'appliqueront aux quilles posées ou aux contrats signés à partir du 1er janvier 2027, avec une adoption anticipée encouragée.

Bien que la stabilité ne soit pas obligatoire pour les yachts privés, de nombreux propriétaires choisissent volontairement de maintenir les normes applicables aux yachts commerciaux. De manière générale, le panel a insisté sur la nécessité d'une formation pratique pour les capitaines et les équipages — gestion des ballasts, opérations d'hélicoptère, contrôle des avaries — afin que la stabilité soit gérée activement, et non simplement archivée dans les manuels techniques.