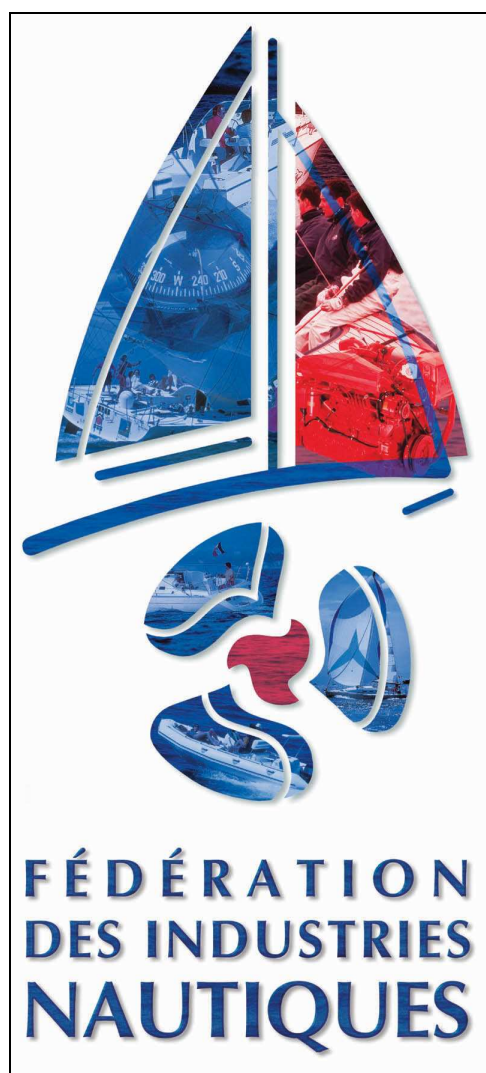


LA DIRECTIVE 94 / 25
(modifiée par la directive 2003-44)
CONCERNANT
LES BATEAUX DE PLAISANCE DE MOINS DE 24 M
PRESENTATION ET GUIDE D'APPLICATION



Attention : Date de dernière mise à jour le : 9/11/2005

Vérifiez qu'il n'y a pas de document plus récent.

2.2	Le N° HIN	21
2.2.1	Les codes et numéros.....	21
2.2.2	Les modalités du marquage du HIN	22
2.2.3	Les problèmes soulevés par cette norme.....	23
2.3	Le n° HIN remplacé par le CIN	24
2.4	La plaque constructeur	24
2.5	Le manuel du propriétaire	25
3	LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE SÉCURITÉ	27
3.1	Les exigences générales	27
3.1.1	Point 2.3 - Prévention des chutes par-dessus bord et les moyens de remontée à bord.....	27
3.1.2	Point 2.4 - Visibilité du poste de barre principal	27
3.2	Les exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction	27
3.2.1	Point 3.1 - Structure.....	27
3.2.2	Point 3.2, 3.3 et 3.5 –Stabilité et franc-bord, flottabilité, envahissement.....	28
3.2.3	Les autres exigences.....	28
3.3	Les exigences relatives aux équipements et à leur installation	29
3.3.1	Point 5.1 – Moteurs et compartiments moteurs.....	29
3.3.2	Point 5.2 – Circuits d'alimentation.....	29
3.3.3	Point 5.3 – Circuits électriques	29
3.3.4	Point 5.4 – Direction.....	29
3.3.5	Point 5.5 – Appareils à gaz.....	29
3.3.6	Point 5.6 – Protection contre l'incendie.	29
3.3.7	Point 5.7 – Feux de navigation.	29
3.3.8	Point 5.8 – Prévention des rejets.....	30
4	GUIDE D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 94-25 EN FRANCE	31
4.1	Préambule	31
4.2	Le code constructeur	31
4.3	La déclaration écrite de conformité "DEC"	33
4.3.1	La déclaration écrite de conformité selon la directive :.....	33
4.3.2	La déclaration écrite de conformité "française" actuelle :.....	33
4.3.3	La déclaration "ad-co" Européenne actuelle :	33
4.3.4	La déclaration "ad-co" Européenne 2006 :.....	34
4.3.5	Comment remplir la déclaration "Française" :	34
4.4	Les bateaux partiellement finis	38
4.5	Les bateaux marqués c€ après construction	38
4.5.1	Champ d'application du marquage CE après construction :	38
4.5.2	Modalités d'application du marquage CE après construction :.....	38
4.6	Les éléments et pièces d'équipement de l'annexe II	39
5	LES BATEAUX FRANÇAIS HORS DIRECTIVE	41
5.1	Les modifications de la division 224	41
5.2	Les bateaux en construction amateur	42
5.2.1	Les bateaux 100% amateur.....	42
5.2.2	Les bateaux partiellement construits par un professionnel et finis par un amateur	42
5.3	Les autres bateaux	42
5.3.1	Les Kayaks de mer	42
5.3.2	Les Motos aquatiques (Véhicules nautiques à moteur VNM)	42
6	L'IMMATRICULATION-FRANCISATION EN FRANCE	43
6.1	Immatriculation	43
6.2	Titre de navigation	43
6.2.1	Bateaux d'une jauge brute ≤ 3 tonneaux	43

6.3	Bateaux d'une jauge brute supérieure à 3 tx :	44
6.3.1	Francisation.....	44
6.3.2	Immatriculation.....	45
7	LES PROBLÈMES LIÉS À LA DIRECTIVE ET À SON APPLICATION	51
7.1	Une directive pas faite pour les petits chantiers, et les bateaux d'occasion	51
7.1.1	Le cas des petits chantiers.	51
7.1.2	Les bateaux d'occasion ou mis sur le marché communautaire après construction.	51
7.2	Les interprétations de la directive et sa jurisprudence.	51
7.2.1	Le RSG	51
7.2.2	Le "Standing Committee"	51
8	LES ÉVOLUTIONS DE LA DIRECTIVE	53
8.1	Les modifications intervenant en 2006 et 2007	53
8.1.1	Les raisons de la modification.....	53
8.1.2	Les exigences concernant les émissions gazeuses	53
8.1.3	Commentaires sur les exigences sur les émissions gazeuses	53
8.1.4	Les exigences concernant les émissions sonores.....	53
8.1.5	Les autres modifications	55
8.1.6	Les dates d'entrée en vigueur des amendements.....	55
8.1.7	Remarque importante	55
8.2	Les conséquences pratiques pour 2006 et 2007	55
8.2.1	De nouvelles déclarations écrites de conformité	55
8.2.2	La conformité aux émissions gazeuse.....	56
8.2.3	La conformité aux émissions sonores.....	56
8.2.4	L'autocertification par le nombre de Froude et la rapport P/D	56
	Fac-similé de la future Déclaration écrite de conformité 2006 pour les bateaux.....	59
Annexe A	Décret 96-611 Transposant la directive 94-25 en droit français	61
Annexe B	Directive 94-25 - Liste des organismes notifiés	85

1 PRÉSENTATION DE LA DIRECTIVE 94/25 CE

1.1 LE BUT DE LA DIRECTIVE 94/25/CE.

Permettre aux produits marqués CE de bénéficier de la libre circulation sur tout le territoire communautaire. C'est à dire qu'un bateau marqué CE pourra être vendu librement dans toute l'UE sans qu'un état puisse, pour les aspects couverts par la directive, exiger des prescriptions nationales supplémentaires.

Mais attention, cette directive permet une libre circulation du bateau en tant que produit. Elle permet cependant à chaque Etat membre d'éventuellement réglementer les modalités de navigation (dans certaines limites que nous verrons plus loin), le matériel de sécurité, les permis, l'immatriculation, etc.

Le principe de libre circulation des citoyens et des produits dans l'UE restant le principe fondateur de la politique européenne, la marge de manœuvre de chaque Etat membre tend à diminuer de plus en plus avec les lois et la jurisprudence correspondante qui se mettent progressivement en place.

Après bientôt 7 années d'utilisation, la directive a été modifiée le 16 Juin 2003, essentiellement pour introduire des prescriptions environnementales supplémentaires (limitation des émissions gazeuses et sonores, voir les détails plus loin). Cette modification entrera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2006, sauf pour les moteurs 2 temps qui ont un an de plus pour se mettre en conformité.

La Directive 94/25 est donc modifiée par la directive 2003-44, mais garde son nom d'origine 94/25. Elle est généralement dénommée RCD (Recreational Craft Directive) en anglais.

1.2 LA STRUCTURE DE LA DIRECTIVE APRES SON AMENDEMENT 2003/44

La directive se divise en un texte général d'environ 5 pages, plus environ 16 pages d'Annexes :

- Annexe I : Exigences essentielles (de sécurité):
- Annexe II : Éléments et pièces d'équipement:
- Annexe III Déclarations du constructeur ou de son mandataire ou d'une personne responsable de la mise sur le marché:
- Annexe IV : Marquage CE:
- Annexe V : Module A (Auto-certification) : "Contrôle interne de la fabrication"
- Annexe VI : Module A bis (Aa en anglais) "Contrôle interne suivi d'essais"
- Annexe VII : Module B "Examen CE de type" (doit être accompagné d'un autre module C, D, F, etc..)
- Annexe VIII : Module C "Conformité au type"
- Annexe IX : Module D "Assurance de la qualité de la production"
- Annexe X : Module F "Vérification des produits" (s'applique tout seul)
- Annexe XI : Module G "Vérification à l'unité"(s'applique tout seul)
- Annexe XII : Module H "Assurance qualité complète"(s'applique tout seul)
- Annexe XIII : Documentation technique fournie par le constructeur
- Annexe XIV : Critères pour la notification des Organismes
- Annexe XV : Déclaration écrite de conformité.

Il y a deux annexes supplémentaires introduites dans la modification 2003-44 de la directive.

- Annexe XVI : Module E "Assurance qualité produits" (pour les moteurs)
- Annexe XVII : "Évaluation de la conformité de la production pour les émissions gazeuses et sonores"

Attention: La numérotation des annexes du décret de 96 ne suit pas exactement celle de la directive

Le texte de la directive faisant un peu double emploi avec son décret d'application français, nous ne le joignons pas, mais il peut être téléchargé depuis le site de la FIN.

Par rapport au décret français, la directive indique clairement les raisons de l'élaboration de la directive et les obligations ou autorisations d'action pour chaque état, ce que ne fait pas le décret, c'est donc un texte à connaître pour ceux qui veulent aller plus loin.

1.3 SES TRANSPOSITIONS DANS CHAQUE PAYS.

Chaque pays transposant cette directive dans son droit national, avec les particularités de son droit, on note la différence entre les pays Latins, où le droit est écrit et "descendant" du droit romain, et les pays anglo-saxons où le droit coutumier a souvent autant d'importance que le droit écrit.

Il en résulte une certaine disparité dans la transposition ou les applications de la directive, disparité accrue par les différences de signification entre les diverses versions anglaise, française, allemande, etc. d'autant plus qu'une version linguistique n'est pas supérieure à une autre (même si les discussions ont lieu en anglais !).

Selon le droit, dans chaque pays c'est la loi transposant la directive qui s'applique, même si elle s'écarte un peu du texte de la directive.

Nous précisons plus loin la manière dont la France a transposé cette directive et les implications réglementaires de cette transposition.

1.4 UNE DIRECTIVE D'INSPIRATION ANGLO-SAXONNE.

Cette directive, comme la plupart des directives européennes, est d'inspiration plus anglo-saxonne que latine, c'est à dire que, tout en favorisant la libre circulation des produits, son but est d'abord d'informer le consommateur sur les capacités du bateau avant d'en réglementer éventuellement son usage.

C'est une des raisons pour lesquelles elle pose des problèmes aux pays latins, plus habitués à la réglementation et la répression des infractions que l'information et l'éducation des usagers.

Cette directive, et les normes qui l'accompagnent, se basent essentiellement sur la force du vent et l'état de la mer correspondant que sur la distance d'un abri, et il est plus difficile à un gendarme maritime de verbaliser un skipper trop éloigné de la côte que d'évaluer la force du vent, la hauteur significative des vagues, et trouver s'il y a eu "faute" de naviguer au-delà du domaine "recommandé" pour le bateau.

Il n'y a pas dans cette directive de logique répressive mais une logique d'utilisation recommandée, ce qui va complètement à l'encontre de notre culture latine.

Il y a une double tendance :

- **Celle d'un désengagement de l'Etat.** Celui ci ne s'occupe plus de contrôler et d'approuver avant la mise sur le marché, marché qui ne connaît plus de frontières à l'intérieur de la communauté ;
- **Celle d'une responsabilisation de l'utilisateur,** qui ne se voit plus fixer des limites impératives, mais des recommandations.

Dès lors c'est le professionnel qui se trouve en première ligne via les informations et recommandations qu'il est tenu de fournir à l'utilisateur (devoir de conseil). D'autant que la tendance générale, est celle d'une recherche accrue de la responsabilité du vendeur ou du constructeur.

1.5 POURQUOI CETTE DIRECTIVE ?

Il existait deux pays en Europe ayant des réglementations considérées par Bruxelles comme "faisant entrave à la libre circulation des produits" :

- L'Italie qui avait un règlement d'échantillonnage, très technique : celui du RINA.
- La France qui avait un règlement (la Division 224) portant plus sur le matériel de sécurité et des dispositions conceptuelles (cockpit auto-vidéur par exemple).

Pour permettre la libre circulation des produits, Bruxelles a créé cette directive, qui est une réponse technique à un problème commercial.

1.6 LES TENTATIVES PRÉCÉDENTES.

En 1980, l'Europe et l'Euracs (Groupement européen des sociétés de classifications) ont tenté d'imposer une directive "ancienne approche" qui demandait d'appliquer un règlement commun (celui du Lloyd's britannique).

Ce fut une levée unanime de bouclier, surtout parce que ces règles du Lloyd's demandent un échantillonnage totalement surabondant par rapport à la pratique courante.

1.7 UNE DIRECTIVE "NOUVELLE APPROCHE".

Jusqu'en 1985, les directives étaient élaborées pour chaque produit ou famille de produit, et prévoyaient toutes les spécifications auxquels doivent répondre les produits. Cette procédure avait de nombreux inconvénients :

- longueur des travaux ;
- degrés de détail des textes ;
- difficulté de parvenir à un accord.

Les discussions interminables sur des questions parfois techniques faisaient que certaines directives étaient dépassées par le progrès technique lors de leur adoption et certains secteurs restaient en dehors de l'harmonisation.

Pour toutes ces raisons, à partir de 1985, ont été redessinées les directives "Nouvelle approche" :

- l'harmonisation législative est limitée à l'adoption des exigences essentielles de sécurité et de protection de l'environnement ;
- les exigences essentielles sont fixées par les directives et les spécifications techniques correspondant à ces exigences sont définies dans des normes ;
- aucun caractère obligatoire n'est attribué à ces normes ; le fabricant garde la possibilité d'appliquer d'autres spécifications techniques pour satisfaire à ces exigences ;
- les Etats membres reconnaissent aux produits fabriqués conformément aux normes harmonisées une présomption de conformité aux exigences essentielles.

Ce sont donc seulement les normes "harmonisées" élaborées pour appuyer cette directive qui rentrent dans les détails. Par exemple la directive dit que "Le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception" et c'est la norme de stabilité et de flottabilité (3 parties de plus de 50 pages chacune) qui se charge de dire ce que cela implique.

Comme dit ci-dessus, un produit peut être conforme à la directive sans être conforme aux normes. Cela part d'un bon principe, par exemple un constructeur qui construit depuis 10 ans les mêmes bateaux sans problème de structure peut le mettre sur le marché sans que son échantillonnage soit nécessairement conforme à la norme d'échantillonnage.

On voit cependant la difficulté de faire établir ce bon droit en cas de litige ou d'accident surtout devant un juge qui ne connaît rien au bateau.

Les avocats et experts ont de beaux jours devant eux !

1.8 L'ORIGINE DE LA DIRECTIVE 94/25.

Apprenant que l'Europe voulait "ouvrir" le marché européen et craignant que nous ne soyons submergés de produits de basse qualité, la France a proposé une directive "nouvelle approche" qui garantirait un bon niveau de sécurité, et a donc proposé que la future directive s'inspire du règlement français (Division 224) qui était le plus complet.

Ce projet a cependant largement évolué durant son élaboration et les discussions avec les autres pays européens : nous sommes, par exemple, passés des 6 catégories de navigation françaises à 4 catégories de conception.

Il est sûr que personne n'imaginait le temps et la quantité de travail que cette directive et ses normes allaient impliquer ! Le travail de normalisation a commencé vers la fin des années 80, et nous y sommes encore.

1.9 LES NORMES ISO ET CEN HARMONISÉES.

L'**ISO** (Internationale Standard Organisation) est une organisation mondiale, basée à Genève qui publie des normes (plutôt à vocation mécanique) dans le but de favoriser la qualité et la standardisation des produits et donc leur libre circulation. **Les normes ISO sont d'application volontaire.**

Pour les normes à vocation électrique, le pendant de l'ISO est le **CEI** (Comité Électrique International). Dans le cas des bateaux de plaisance de moins de 24 m, les normes électriques sont élaborées conjointement par l'ISO et le CEI.

Pour l'Europe, le comité correspondant à l'ISO et le CEI est le CEN (Comité européen de Normalisation) ou le CENELEC.

Chaque pays d'Europe a son comité de normalisation qui peut soit publier des normes au niveau national, soit plus généralement, retranscrire une norme ISO ou CEN dans la langue du pays (ou ne pas la traduire pour les petits pays)..

Ces comités sont : l'AFNOR pour la France, le DIN pour l'Allemagne, le BSI pour l'Angleterre, etc..

Lorsqu'une directive européenne s'appuie sur un certain nombre de normes, le CEN "mandate" l'élaboration de "**Normes harmonisées**". Une norme harmonisée est une norme CEN dont un expert CEN vérifie qu'elle correspond bien aux exigences essentielles correspondantes d'une directive CE.

Pour cela il écrit une "Annexe ZB" qui dit si la norme est conforme à cette exigence et, si la norme va au delà de ces exigences, précise où l'on doit s'arrêter dans la conformité.

C'est seulement après que la norme a son annexe ZB que la norme CEN harmonisée est publiée au Journal Officiel des Communautés européennes et reprise dans le journal officiel de chaque pays.

Du fait de son mandatement par une directive, la norme harmonisée quitte le statut "volontaire" d'une norme ISO pour devenir d'application "quasi obligatoire" ou tout au moins "preuve privilégiée de conformité".

L'ensemble des près de 60 normes harmonisées est / sera disponible, moyennant finances, dans chaque pays auprès de l'organisme de normalisation correspondant (AFNOR en France).

Le côté payant de ces normes, jalousement défendu par l'ISO, est extrêmement regrettable dans le cas de normes harmonisées qui sont d'application, nous l'avons vu, quasiment obligatoire, et il va à l'encontre d'une large diffusion des normes.

Sachant que chaque norme vaut de 30 à 120 € selon le nombre de pages, la liste complète des normes coûtera, si on les achète une par une de l'ordre de 2 à 3 000 € !

La FIN a obtenu de l'AFNOR qu'elle nous fasse une série limitée de CD ROM contenant l'ensemble des normes correspondant à la directive, à des conditions intéressantes à condition d'en commander au moins 50 d'un coup et de s'engager à acheter les mises à jour annuelles pendant trois ans. En 2005, le CD Rom de l'Afnor contenant environ 60 normes est vendu 280 € HT au public, avec réduction pour les renouvellements et les adhérents de la FIN.

Mais même si l'on a résolu le problème financier, il reste que l'ensemble de ces normes représente plus de 2 000 pages de texte, ce qui est totalement indigeste pour les petits chantiers.

Pour simplifier l'application de la directive, il faudrait résumer dans des "check lists" les exigences des normes et de la directive. C'est une tâche de romain, surtout dans la mesure où les normes, souvent de plusieurs dizaines de pages, sont déjà très concentrées.

Vous trouverez ci-dessous une liste des normes harmonisées.

TABLEAU 1 LISTE DES NORMES MANDATÉES POUR SOUTENIR LA DIRECTIVE 94/25

**NORMES ISO/CEN CORRESPONDANT AUX EXIGENCES DE LA DIRECTIVE 94 / 25
SUR LES BATEAUX DE PLAISANCE**

Liste mise à jour le 1er Avril 2005

Chapitre de la Directive concerné	Numéro et titre des Normes EN/ISO		Date Publication	Nb
2	Exigences générales	EN ISO 8666 Données principales	EN-ISO- 02/2003	1
2.1	Identification de la coque	EN ISO 10087 : 1996 Identification de la coque – Système de codage	EN-ISO- 05/1996 DIS Révision	2
2.2	Plaque constructeur	EN ISO 14945 Plaque constructeur	EN-ISO- 06/2004	3
		EN ISO 11192 Symboles graphiques	DIS	4
2.3	Protection contre la chute par dessus bord et moyens de remontée à bord	EN ISO 15085 Prévention des chutes d'homme à la mer et remontée à bord	EN-ISO- 07/2003	5
2.4	Visibilité à partir du poste de barre principale	EN ISO 11591 Petits navires à moteur – Champs de vision depuis le poste de barre	EN-ISO- 03/200	6
2.5	Manuel du propriétaire	EN ISO 10240 : 1996 Manuel du propriétaire	EN-ISO- 02/2005	7
3.1	Structure	EN ISO 12215 - 1 Echantillonnage – Partie 1 : Matériaux : résines therm durcissables, renforts en fibres de verre, stratifiés de référence	EN-ISO- 03/2001	8
		EN ISO 12215 - 2 Echantillonnage – Partie 2 : Matériaux : Matériaux d'âme pour construction sandwich, matériaux enrobés	EN-ISO-09/2003	9
		EN ISO 12215 - 3 Echantillonnage – Partie 3 : Matériaux : acier, aluminium, bois, autres matériaux	EN-ISO-08/2003	10
		EN ISO 12215 - 4 Echantillonnage – Partie 4 : Fabrication et construction	EN-ISO-12/2002	11
		EN ISO 12215 - 5 Echantillonnage – Partie 5 : Pressions d'échantillonnage, contraintes admissibles pour monocoques, détermination de l'échantillonnage	2006?	12
		EN ISO 12215 - 6 Echantillonnage – Partie 6 : Détails de conception et de construction	2006?	13
		EN ISO 12215 - 7 Echantillonnage – Partie 7 : Multicoques	2007?	14
		EN ISO 12215 - 8 Echantillonnage – Partie 8 : Gouvernails	2007?	15
		EN ISO 12215 - 9 Echantillonnage – Partie 9 : Appendices et ancrage du gréement	2007?	16
3.2 3.3	Stabilité et franc-bord Flottabilité	EN ISO 12217 - 1 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Part 1 : Bateaux non-voiliers de plus de 6 m de longueur de coque	EN-ISO-08/2002	17
		EN ISO 12217 - 2 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Part 2 : Bateaux voiliers de plus de 6 m de longueur de coque	EN-ISO-08/2002	18
		EN ISO 12217 - 3 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Part 3 : Bateaux jusqu'à 6 m de longueur de coque	EN-ISO-08/2002	19
3.4	Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures	EN ISO 12216 Fenêtres, hublots, tapes et portes – exigences de résistance et d'étanchéité	EN-ISO-08/2002	20
		EN ISO 9093 - 1 : Vannes et passes-coques – Partie 1 : Métalliques	EN-ISO-03/1998	21
		EN ISO 9093 - 2 Vannes et passes-coques – Partie 2 : Non métalliques	EN-ISO-02/2003	22
3.5	Envahissement	EN ISO 11812 Cockpits étanches et cockpits rapidement auto-videurs	EN-ISO-03/2003	23
		EN ISO 15083 Système de pompes de cale	EN-ISO-07/2003	24
3.6	Charge maximale recommandée par le constructeur	EN ISO 14946 Capacité de charge maximale	EN-ISO-12/2001	25
3.9	Ancrage, amarrage et remorquage	EN ISO 15084 Ancrage, amarrage et remorquage – Points d'attache	EN-ISO-03/2005	26
4	Caractéristiques de manœuvrabilité	EN ISO 11592 Détermination de la puissance maximale de propulsion	EN-ISO-08/2001	27
		EN ISO 8665 : Systèmes et moteurs de propulsion marins – Déclarations et mesures de puissance (2 ^{ème} édition)	EN-ISO-11/2000	28
5.1.1	Moteurs intérieurs	EN ISO 15584 Moteurs intérieurs à essence – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques	EN-ISO-07/2001	29

		EN ISO 16147 Moteurs intérieurs diesel – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques	EN-ISO-02/2003	30
5.1.2	Ventilation	EN ISO 11105 : Ventilation des moteurs à essence et des compartiments de réservoirs à essence	EN-ISO-08/1997	31
5.1.4	Démarrage des moteurs hors-bord	EN ISO 11547 : Protection contre le démarrage avec vitesse en prise	EN-ISO-11/2002	32
5.2	Circuit d'alimentation	EN ISO 10088 Circuit carburant installé à demeure et réservoirs carburant fixes	EN-ISO-07/2001	33
		EN ISO 21487 Réservoirs essence et diesel installés à demeure	2006 ?	34
		EN ISO 7840 : 1995 Tuyaux carburant résistants au feu	EN-ISO-08/2004	35
		EN ISO 8469 : 1995 Tuyaux carburant non résistants au feu	EN-ISO-11/20001	36
5.3	Circuits électriques	EN 28846 : 1993 (ISO 88460 : 1990) Equipements électriques – Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants	EN-ISO-12/1990	37
		EN 28849 : 1993 (ISO 8849 : 1990) Pompes de cale électriques	EN-ISO-02/2004	38
		EN ISO 9097 : 1994 Ventilateurs électriques	EN-ISO-11/2002	39
		EN ISO 10133 Circuits électriques – Installations à très basse tension à courant continu	EN-ISO-03/2001	40
		EN ISO 13297 Circuits électriques – Installation à courant alternatif	EN-ISO-02/2001	41
5.4	Direction	EN 28847 (ISO 8847) Appareil à gouverner – Système à drosses et réas	EN-ISO-08/2004	42
		EN 28848 (ISO 8848) Appareil à gouverner commandé à distance	EN-ISO-12/1990	43
		EN 29775 (ISO 9775) Appareil à gouverner commandé à distance pour moteurs hors-bord d'une puissance comprise entre 15 et 18 kW	EN-ISO-12/1990	44
		EN ISO 10592 : 1994 Appareils à gouverner hydrauliques	EN-ISO-11/2000	45
		EN ISO 13929 Appareils à gouverner crémaillères et pignons	EN-ISO-07/2001	46
		EN 15652 Appareils à gouverner commandés à distance pour petites embarcations à tuyères	EN-ISO-04/2004	47
5.5	Appareils à gaz	EN ISO 10239 Installations alimentées en GPL	EN-ISO-03/2001	48
5.6	Protection contre l'incendie	EN ISO 9094 – 1 Protection contre l'incendie – Partie 1 : Bateaux d'une longueur de coque jusqu'à 15 m	EN-ISO-10/2003	49
		EN ISO 9094 – 2 Protection contre l'incendie – Partie 2 : Bateaux d'une longueur de coque comprise entre 15 et 24 m	EN-ISO-01/2003	50
		EN ISO 14895 Réchauds à carburant liquide	EN-ISO-11/2003	51
5.7	Feux de navigation	EN ISO 161880 Feux de navigation électriques	?	52
5.8	Prévention des rejets	EN ISO 8099 Systèmes de rétention	EN-ISO-03/2001	53
Pneumatiques et semi-rigides. Tous les chapitres les concernent.		EN ISO 6185 – 1 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 1 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximum de 4,5 kW	EN-ISO-01/2002	54
		EN ISO 6185 – 2 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 2 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance comprise entre 4,5 kW et 15 kW	EN-ISO-01/2002	55
		EN ISO 6185 – 3 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 3 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance de 15 kW et plus	EN-ISO-01/2002	56
Amendements proposés de la Directive pour les émissions sonores		EN ISO 14509 – 1 et Amendement 1 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés	EN-ISO-12/2000	57
		EN ISO 14509 – 2 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés – Partie 2 : Contrôle du bruit utilisant un navire de référence		58
Inclusion des motos aquatiques dans la directive		EN ISO 13590 – Véhicules nautiques à moteur – Exigences de construction et d'installation	EN-ISO-12/2004	59

Note: Pour les grands pays ces normes EN ISO sont transposées en normes nationales éditées et diffusées par l'organisme de normalisation national: NF en France, DIN en Allemagne, BSI au Royaume uni, ou même en ISO simple par l'ANSI aux USA.

Il y a également une multitude de normes ISO, EN, ou NF qui n'ont, bien entendu, rien à voir avec notre directive ou notre activité.

Nous rappelons que la référence à une norme n'est pas obligatoire, sauf si elle est spécifiquement référencée (N° HIN ISO 10087, Stabilité et flottabilité (ISO 12217) en catégorie C pour l'auto-certification, etc..).

Les normes d'échantillonnage ISO 12215 sont encore loin d'être finalisées:

Les parties 1 à 4 sont publiées mais peu utiles.

La partie 5, la principale, sera probablement publiée en 2006. Elle rendra également obsolètes les parties 1 à 4. Les parties 6 à 9 devraient être disponibles en 2006 ou 2007.

Cela signifie que les bateaux sont actuellement certifiés soit sur la base de l'expérience du constructeur ou de tout autre référentiel (qui doit évidemment être accepté par l'organisme notifié, s'il intervient).

L'ISO 14509 sur la mesure du bruit aérien va devenir obligatoire à partir du 1^{er} janvier 2006 (voir plus loin)

La conformité théorique aux exigences de la directive sans application des normes peut amener des distorsions du marché ou, dans certains cas une concurrence déloyale. Certains bateaux sont certifiés par des organismes notifiés avec un nombre de personnes à bord ou une catégorie supérieurs à ce qu'autorise la norme sur la stabilité. Nous sommes en train de préparer des dossiers auprès de la commission, les organismes de surveillance du marché afin de leur faire dire clairement que l'on ne peut pas se placer en dessous de la norme, mais cela n'est pas encore acquis.

Il faut soit attendre que les organismes nationaux de surveillance du marché fassent un autre travail qu'une vérification des documents, marquages et manuel du propriétaires. Soit qu'un procès frappe les esprits et serve de "coup de semonce" aux chantiers ou organismes notifiés peu "regardants".

1.10 LES BATEAUX ET MOTEURS CONCERNÉS.

Tous les bateaux de plaisance (maritimes ou fluviaux) neufs, quel que soit leur type et leur mode de propulsion, dont la longueur est comprise entre 2,5 m et 24 m et destinés à un usage de loisir ou à des fins sportives ainsi que quelques pièces d'équipements, à l'exclusion d'un certain nombre de bateaux particuliers (voir le point 1.12 ci-dessous)

Les motos aquatiques sont intégrées à la directive à partir du 1^{er} janvier 2006 (mesures du bruit et des rejets gazeux). Elles sont couvertes par la seule norme EN ISO 13590 (en plus de la norme de mesure de bruit).

Nouveautés apportées par la modification 2003-44.

Les moteurs inboard sont concernés doivent porter un marquage CE en ce qui concerne les émissions gazeuses et être vendus avec une déclaration de conformité correspondante. Les bateaux qu'ils équipent sont eux concernés par les exigences d'émissions sonores.

Les moteurs hors-bord et Z drive à échappement intégrés doivent être marqués CE pour le bruit et les émissions gazeuses, avec déclaration écrite correspondante. Les bateaux équipés de ces moteurs sont dispensés d'évaluation du bruit.

1.11 LES PIÈCES D'ÉQUIPEMENT CONCERNÉES.

Cinq types de pièces d'équipement sont nommément concernés par la directive. Ce sont principalement des pièces de sécurité qui ont été considérées, à tort ou à raison, comme devant être marquées CE afin de garantir au client des conditions de sécurité :

- 1- Équipements protégés contre la déflagration pour moteurs intérieurs et "Stern-drive",
- 2- Dispositifs de protection contre le démarrage en prise des moteurs Hors-Bord,
- 3- Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles,
- 4- Réservoirs et conduites de carburant,
- 5- Panneaux et hublots préfabriqués.

Tous ces équipements doivent être certifiés par un Organisme Notifié et vendus accompagnés d'une déclaration écrite de conformité telle que définie à l'annexe XIII de la directive.

<p>Remarque : Pour les éléments numérotés de 3 à 5, ce marquage n'est exigé que pour les produits mis sur le marché : si un chantier fabrique lui-même ses réservoirs, ses hublots ou appareils à gouverner, ou s'il les fait fabriquer pour lui par un sous-traitant, le marquage CE, la certification et la déclaration de conformité ne sont pas demandés. La vérification se fait selon le module du bateau, c'est à dire que si le module utilisé est A ou A^{bis}, l'intervention d'un organisme notifié n'est pas obligatoire. L'évaluation doit cependant être faite, si possible selon les normes. Source <i>Commentaires combinés</i></p>
--

1.12 LES EXCLUSIONS.

Les bateaux et embarcations suivants sont exclus du champ d'application de la directive :

- Les bateaux destinés exclusivement à la compétition,
- Les Canoës, Kayaks, Gondoles et Hydrocycles,
- Les Planches à Voiles,
- Les V.N.M. (Motos aquatiques) **qui seront inclus à partir du 1/1/2006**, planches à moteur, etc..
- Les originaux et copies de bateaux anciens conçus avant 1950,
- Les bateaux expérimentaux,
- Les bateaux construits pour utilisation personnelle (construction amateur) qui ne seront pas mis sur le marché pendant une période de 5 ans,
- Les bateaux destinés à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales,
- Les Submersibles, les Aéroglisseurs, les Hydroptères.

Ces bateaux restent toutefois soumis, le cas échéant, à la réglementation nationale en vigueur et ne bénéficient pas de la libre circulation (Division 224 pour la France).

Remarques :

1- Les bateaux destinés uniquement à la compétition sont exclus. Cela paraît évident pour les coupe America ou éventuellement les multicoques de course au large. Pour les autres bateaux (dériveurs de sports comme les 505, les Dragons, etc) cela est moins évident : Ils sont exclus lorsqu'ils ne font que de la compétition, mais ils sont souvent amenés à faire de la ballade, après leur "jeunesse". La norme ISO 12217 a été prévue pour accepter ces bateaux, et un constructeur peut tout à fait choisir de les marquer CE sans problème. Ils seront alors plus faciles à vendre, et revendre quand ils ne feront plus uniquement de la régates.

2- Les canoës et kayaks sont exclus, mais ne sont pas définis. Une bonne définition nous semble être des bateaux à propulsion humaine d'une largeur inférieure à 0,5m. Nous espérons développer une norme internationale sur les kayaks afin de les inclure, à terme, dans la directive.

1.13 LES BATEAUX NON TERMINÉS.

Lorsqu'un bateau n'a pas sa construction achevée (coque nue par exemple) il peut être vendu librement partout dans l'UE, à condition qu'il soit conforme aux exigences de la directive au stade où il en est, et qu'il soit fourni avec une déclaration écrite de conformité conforme à l'annexe XIV de la directive. Le décret français n° 96-611 prévoit que cette déclaration soit faite, en France, suivant un modèle spécial.

La F.I.N. collabore avec le bureau de la plaisance pour mettre au point un modèle accompagné d'une liste type du descriptif du bateau partiellement achevé (**Voir en Annexe C un modèle de déclaration de conformité d'un "Bateau partiellement achevé" ainsi que le & 4.4**).

Pour les bateaux partiellement achevés, le texte de la directive ne dit pas si un module doit être utilisé. On peut penser que le chantier constructeur est en droit de pratiquer l'auto-certification, mais ce point reste à préciser.

- Si le bateau est ensuite terminé par un professionnel, il sera marqué CE et livré avec toutes les exigences correspondantes.
- Si le bateau est ensuite terminé en amateur, il sort normalement du cadre de la directive, et en France, retombe dans le cadre de la division 224. Celle-ci demande depuis le 1^{er} janvier 2005 l'application des normes ISO harmonisées, avec intervention obligatoire d'un organisme notifié pour la stabilité et flottabilité si le bateau est en catégorie de conception A ou B.
- Si le bateau est ensuite terminé par un professionnel, il devra être marqué CE sous la responsabilité du professionnel responsable de sa mise finale sur le marché.

Pour les bateaux en construction amateur en France, voir le chapitre 5.

1.14 LES BATEAUX D'OCCASION.

La directive ne concerne que les produits mis sur le marché communautaire après le 16 juin 1998. Les bateaux mis sur le marché communautaire avant cette date, donc la plupart des bateaux d'occasion, sont régis par la réglementation nationale en vigueur avant cette date (Division 224 en France, aucune réglementation au Royaume uni, etc..).

Cela signifie que tout bateau d'occasion venant d'un pays hors UE doit être marqué CE, même les bateaux de plus de 10 ans venant des USA, de Suisse, Monaco, etc..!!

Cette disposition qui avait, entre autres, le but louable de décourager la mise sur le marché de faux bateaux d'occasion, implique des formalités et un prix de certification tout à fait disproportionnés par rapport à ce qui se faisait précédemment, et rend d'autant plus difficile l'importation de bateaux d'occasion "hors UE".

La modification de la directive applicable au 1^{er} janvier 2006 (voir l'alinéa 2 de l'article 8 de la directive ou le V de l'Article 6 du décret en fin de document) demande clairement **qu'une personne important un bateau en provenance d'un pays tiers à l'UE doit le faire certifier par un organisme notifié**, y compris les exigences d'émission sonores et gazeuses. Il faudra que les organismes notifiés décident quel module et quel type d'évaluation de la conformité ils vont appliquer, selon le type du bateau et sa catégorie de conception.

Une plaque constructeur doit comporter la mention "Certification après construction", avec le marquage CE et le N° européen de l'organisme notifié.

Cela paraît à certains une mesure protectionniste, mais après tout peut-on importer une voiture de Chine sans la passer aux mines ?

Il y avait jusqu'à présent un certain nombre de professionnels qui importaient des bateaux neufs ou d'occasion provenant d'un pays hors UE. Ils marquaient CE ces bateaux en utilisant leur code constructeur, cela ne va plus être possible, sauf après avoir fait inspecter le bateau par un organisme notifié et obtenu un rapport correspondant.

Il n'y a malheureusement pas de "module" de post certification défini par la directive. En l'absence les organismes notifiés doivent décider (individuellement ou collectivement) quel module ils vont utiliser.

Si le bateau est un bateau de moins de 12 m importé par un professionnel l'organisme notifié peut éventuellement décider de ne vérifier que la stabilité (comme il le ferait pour un bateau neuf) en laissant la professionnelle le soin de vérifier la conformité aux autres exigences (structure, circuits électrique, carburant, incendie, prévention des chutes par-dessus bord, etc.) D'autre part un professionnel pourra présenter des garanties en terme d'assurance et de responsabilité professionnelle.

Pour un particulier cela est plus délicat, car il n'est pas supposé avoir de compétence, et une analyse complète d'un bateau cela coûte cher.

1.15 LE MARQUAGE

Il certifie par sa présence que le bateau est en tous points conforme aux Directives qui le concerne, (Bateaux de Plaisance, Compatibilité Électromagnétique, "Moteur").

Les bateaux marqués CE doivent être livrés avec :

1. Une déclaration écrite de conformité.
2. Un N° HIN (Hull Identification number)
3. Une plaque constructeur
4. Un manuel du propriétaire

Cela signifie que la vente d'un bateau non muni de ces 4 attributs du marquage CE est considéré comme illégale et sanctionnable selon l'article 8 du décret.

Nous reviendrons au chapitre 2 sur ces 4 éléments du marquage CE, défini soit par la directive, soit par des normes, ou parfois les Etats (France).

1.16 LA RESPONSABILITÉ DU MARQUAGE CE.

Le responsable du marquage CE est celui qui est responsable de la première mise du bateau sur le marché communautaire.

Il s'agit normalement de son constructeur, qu'il soit établi en UE ou dans un pays tiers. S'il est établi dans un pays tiers, il peut être remplacé par un "mandataire".

Mais comme ce mandataire doit être l'unique mandataire du chantier en Europe, et qu'il en endosse la responsabilité, cette voie est rarement utilisée.

C'est donc habituellement le constructeur, même hors de l'UE, qui remplit cette déclaration. Il peut être difficile au client de régler un litige si ce pays est, par exemple, le Zimbabwe ou le Nicaragua. Cependant, comme les bateaux sont revendus généralement par un importateur ou un revendeur professionnel Européen, les directives 85/374 sur la responsabilité des produits défectueux ou la Directive 99/44 sur la Garantie de produits couvrent généralement le client de manière satisfaisante.

Cela peut être également un particulier ou un professionnel, mais dans ce cas le bateau doit avoir été certifié par un organisme notifié (partir du 01/01/2006, voir Alinéa V de l'Article 6 du décret), quelle que soit la taille du bateau et sa catégorie de conception. La plaque constructeur doit porter la mention "Certificat après construction" et le N° CIN doit être celui de l'organisme notifié.

1.17 LA RESPONSABILITÉ DE L'UTILISATEUR.

Si la directive 94/25/CE met les constructeurs, leurs mandataires, ou les organismes notifiés face à leurs responsabilités, elle en fait de même avec les utilisateurs. En effet, ceux-ci sont informés de l'usage prévu pour le bateau, défini dans le "Manuel du Propriétaire" qui lui sera remis au moment de la vente par le professionnel auquel il s'adressera.

En cas d'un usage "impropre" du bateau, la responsabilité du constructeur pourra être dérogée; il faudra toutefois que le "Manuel du Propriétaire" soit très explicite. Sa rédaction devient donc très importante (voir chapitre ci-dessus).

L'usager est donc informé de l'usage pour lequel est conçu le bateau (catégorie de conception) et il prend ses responsabilités s'il en fait un usage impropre.

Il n'y a plus de limitation a priori de l'usage du bateau (la dernière barrière en France, la division 224 vient de "sauter" voir plus loin), qui est limité par le droit commun: en cas d'accident ou de litige, le chef de bord qui aura utilisé son bateau au-delà de sa catégorie de conception sera tenu responsable des conséquences des risques qu'il aurait pris.

1.18 LA DÉFINITION DES CATÉGORIES DE CONCEPTION.

Note: les textes modifiés par l'amendement de la directive (2003-44) ou le décret français correspondant (voir en fin de document) sont surlignés en gris.

CATÉGORIE de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague à considérer ($H_{1/3}$; en mètres)
Bateaux conçus pour la navigation : A. - En haute mer B. - Au large C. - A proximité de la côte D. - En eaux protégées	Plus de 8 Jusqu'à 8 compris Jusqu'à 6 compris Jusqu'à 4 compris	Plus de 4 Jusqu'à 4 compris Jusqu'à 2 compris Jusqu'à 0,3 compris

Note : La modification de la directive a corrigé certains points :

La catégorie A n'est pas illimitée au dessus de force 8 et exclut les conditions "anormales" (ouragans).

La catégorie D correspond désormais à une hauteur significative de vagues jusqu'à 0,3 m, avec des vagues occasionnelles d'une hauteur **maximale** jusqu'à 0,5 m

D'autre part la catégorie D s'applique aux **eaux côtières abritées** et pas uniquement aux eaux intérieures comme la définition ci-dessous semble la restreindre (voir les commentaires de Bruxelles cités au 7.2.2 et les modifications de la directive du 8.1.5)

Définitions :

- A. - "En haute mer" : bateaux conçus pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, **sous réserve toutefois des conditions exceptionnelles**, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants ;
- B. - "Au large" : bateaux conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris ;
- C. - "A proximité de la côte" : Bateaux conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris ;
- D. "En eaux protégées" : bateaux conçus pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut atteindre la force 4 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

Note : la hauteur "significative de vagues" dite $H_{1/3}$ est une valeur statistique reconnue internationalement qui correspond à la hauteur moyenne du tiers des vagues. Certaines vagues peuvent atteindre une hauteur double, etc.

1.19 INTERPRÉTATION DES DÉFINITIONS DES CATÉGORIES - NÉCESSITÉ D'UNE NORME GLOBALE

1.19.1 Les diverses interprétations possibles des catégories de conception

Le principal problème est que nous avons quatre définitions, souvent antinomiques pour les catégories de navigation ; la définition (Océanique côtier, etc.), la force du vent, l'état de la mer, et la description des zones où l'on est susceptible de rencontrer ces conditions.

Dans le travail de normalisation, nous nous sommes, à tort à mon sens, cantonnés à la force du vent et l'état de la mer. La définition et le type de navigation effectués devraient, à mon sens, primer. Les descriptions de la force du vent et de l'état de la mer devant surtout être là comme appui technique pour les normes, mais peu destinées au plaisancier, généralement incapable d'évaluer la "hauteur significative des vagues".

1.19.2 Le manque d'une norme globale

Il est également surprenant que, sur les 54 normes mandatées, celle qui serait la plus importante ait été volontairement (?) oubliée, et qu'il n'y ait pas de norme "globale" définissant qu'est ce qu'un bateau de catégorie A, B, C ou D.

Dans la batterie actuelle des normes la seule qui soit actuellement "classifiante" de manière contraignante, c'est à dire qui donne une catégorie maximale irrévocable aux bateaux est la norme sur la stabilité et la flottabilité. La norme d'échantillonnage sera peut être également classifiante. La plupart des autres normes demandent une installation ou un type de matériel, que l'on peut assez aisément adapter.

Mais nous savons tous qu'un ponton de ski nautique est stable, éventuellement solide, mais cela ne constitue pas un bateau. Pour une navigation transocéanique il faut au moins une cabine, une cuisine, des toilettes, une autonomie en eau, vivres et carburant, etc.

Nous avons donc besoin d'une norme globale qui définit ce qu'est un bateau de catégorie A, B, C, D, et la France en a fait la demande formelle à l'ISO en 2000. Il a été décidé que, pour aller plus vite l'on passerait par une norme ICOMIA (les normes volontaires édictées par la Fédération internationale des industries nautiques), qui serait ensuite transformée en norme ISO.

1.19.3 La disparité de catégorisations

Certains constructeurs ont tendance à surclasser leurs bateaux, **cela aide à vendre**. C'était le cas pour les Italiens qui avaient encore en 1998 des lois interdisant les bateaux de catégorie C à s'éloigner de plus de 2 milles des côtes. D'où des bateaux italiens dont la catégorie de conception est (ou était) surévaluée.

Une autre cause de disparité dans la catégorisation est l'évolution de la norme ISO 12217 sur la stabilité et la flottabilité, la principale norme catégorisante, qui est maintenant aboutie, mais a évolué au cours de son élaboration, en allant plutôt dans le sens du durcissement des critères.

Une catégorisation ne peut pas être remise en cause par un organisme notifié, sauf ceux qui revalident leurs certificats chaque année. Les organismes écrivent cependant souvent aux constructeurs pour leur dire que tel bateau anciennement catégorisé par exemple en B n'aurait plus droit qu'à la C selon les nouvelles normes. C'est le constructeur qui peut seul demander une nouvelle évaluation.

Généralement les choses rentrent progressivement dans l'ordre car, en cas de litige ou de procès, les constructeurs risqueraient d'être condamnés pour n'avoir pas rempli à la fois les exigences de sécurité de bateaux et d'information du client.

Nous avons cependant actuellement sur le marché des bateaux classés par certains organismes notifiés avec un nombre de personnes et une catégorisation supérieures à ce que leur permet la norme sur la stabilité et la flottabilité. Pour l'instant personne ne peut s'y opposer car le respect de la norme est une condition suffisante mais pas nécessaire. Il en résulte bien évidemment une concurrence déloyale, chose que la directive devait précisément éviter.

Nous préparons actuellement à ce sujet des dossiers pour les organismes de surveillance du marché. Nous allons également demander, sans trop d'illusions, aux diverses instances de surveillance de cette directive (Commission, RSG, etc.) de statuer clairement sur ce point !!

1.20 LES ORGANISMES NOTIFIÉS.

Nous verrons ci-dessous que, sauf pour le module A (auto-certification) il faut passer par les services d'un Organisme Notifié qui vérifie que le bateau est, pour la stabilité/flottabilité seulement ou dans sa totalité, bien conforme aux exigences de la directive.

Le terme "notifié" signifie qu'un état notifie à Bruxelles qu'il approuve un ou plusieurs organismes dans le cadre d'une directive particulière.

Un organisme ne peut être notifié que pour certains modules ou certains aspects.

L'annexe XIV de la Directive (non reprise dans le décret) définit les critères auxquels doivent répondre les organismes notifiés.

Un certificat issu par un des organismes notifiés est, bien entendu, valable dans toute la Communauté.

On trouvera la liste des Organismes notifiés en Annexe C du présent texte.

1.21 LES MODULES DE CERTIFICATION CE.

Le constructeur peut choisir son module de certification dans les limites du tableau ci-dessous.

Les modules applicables Résumé du choix des modules selon la taille et ma catégorie de conception			
Catégorie de conception	Longueur de coque L_H selon l'ISO 8666		24 m
	2,5 m	12 m	
A et B	A bis	B+C ou B+D ou B+F ou G ou H	
C	A bis ou A après publication de l'ISO 12217 au JO de l'UE		
D	A		

Il faut regretter que les modules (A, A^{bis}, B+C, B+D, B+F, G, H) qui sont les mêmes pour toutes les directives européennes aient, dans notre cas, parfois le même nom que les catégories de conception, ce qui ne manque pas de créer une certaine confusion.

Note : Jusqu'à présent, on devait utiliser les modules comme définis ici. La modification de la directive en cours va indiquer qu'il s'agit d'un module **minimum**, mais que l'on peut choisir un module supérieur. Par exemple un constructeur dont le bateau où le module A (Auto-certification) est demandé, peut opter pour un module A^{bis} ou B+C s'il veut se rassurer ou se garantir en faisant appel à un organisme notifié.

Attention : Cette disposition n'entrera en vigueur qu'avec la modification de la directive, fin 2004. Par exemple la commission a interdit de faire intervenir "officiellement" un organisme notifié lorsque cela n'est pas demandé par le tableau ci-dessus. On peut cependant se faire conseiller ou faire vérifier un bateau par un organisme notifié, mais on ne peut pas émettre de document l'attestant.

De même, depuis le 1^{er} octobre 2002, date de la publication de l'ISO/CEN 12217 sur la stabilité et la flottabilité, les bateaux de catégorie C de moins de 12 m doivent utiliser le module A (auto-certification) en cas de respect de la norme, et le module A^{bis} en cas de non-respect de cette norme. Comme les organismes notifiés se sont engagés à ne pas approuver de bateaux inférieurs à la norme, il en résulte que le module **A est obligatoire pour les bateaux de catégorie C de moins de 12 m.** (à moins que certains pays acceptent la nouvelle version de la directive avant le 1^{er} janvier 2006 date de son caractère obligatoire).

1.21.1 Module A (Bateaux de catégorie D et C de moins de 12 m si on applique la norme ISO 12217)

Auto-certification complète. La norme sur la stabilité / flottabilité (ISO 12217) est harmonisée pour les bateaux de catégorie C depuis le 1^{er} octobre 2002 et publiée au JO des Communautés Européennes.

Attention : L'auto-certification ne signifie pas que le constructeur n'a rien à vérifier ou ne doit avoir aucun dossier technique. Cela signifie qu'il **est entièrement responsable de la conformité des bateaux aux exigences essentielles de la directive**. Il doit donc être, dans toute la mesure du possible, conforme aux normes harmonisées et il doit de toute manière conserver pendant au moins 10 ans la documentation technique définie en Annexe 12 du décret.

Par rapport à la réglementation française précédente (Division 224) on peut dire que le constructeur est en première ligne en ce qui concerne sa responsabilité dans la mesure où il ne peut compter sur le "parapluie" que constituait une approbation par l'administration.

1.21.2 Module A^{bis} (Bateaux A, B et C de plus de 12 m et D de toutes tailles)

Auto-certification, sauf pour la stabilité et la flottabilité qui sont évalués par un organisme notifié.

Note : Pour les Anglo-saxons qui ne semblent pas connaître le "bis" ce module s'appelle Aa.

1.21.3 Module B dit "examen CE de type" (Bateaux de plus de 12 m)

Ce module n'est pas utilisé seul, mais en conjonction avec un autre module.

Il correspond à une analyse complète par un organisme notifié.

1.21.4 Module B+C : (Bateaux de plus de 12 m)

Examen d'un bateau par un organisme notifié et attestation par le constructeur que les autres bateaux éventuellement construits sont tous conformes au bateau certifié.

1.21.5 Module B+D : (Bateaux de plus de 12 m)

Examen d'un bateau et assurance qualité de production.

1.21.6 Module B+E : (Bateaux de plus de 12 m)

Examen d'un bateau et certification de l'assurance qualité des produits.

1.21.7 Module B+F : (Bateaux de plus de 12 m)

Examen d'un bateau et vérification sur chaque produit ou sur une base statistique des produits.

1.21.8 Module G : (Bateaux de plus de 12 m)

Examen d'un bateau à l'unité.

1.21.9 Module H : (Bateaux de plus de 12 m)

Assurance qualité complète selon un contrôle qualité.

1.21.10 Évaluation des bateaux après construction

Il n'y a pas de module actuellement prévu pour l'analyse d'un bateau déjà construit (d'occasion!). La modification de la directive prévoit en effet que pour toute mise sur le marché communautaire d'un bateau déjà construit (en provenance d'un pays tiers) la commission a prévu une procédure dans la future révision, et qui ne va pas du tout dans le bon sens. Voir plus loin le chapitre **"Post certification"**.

2 LES ÉLÉMENTS DU MARQUAGE CE

2.1 LA DÉCLARATION ÉCRITE DE CONFORMITÉ.

Cette déclaration est normalement définie par l'annexe XIII de la directive (pour les bateaux finis) et par l'annexe XIV pour les bateaux non finis et les 4 pièces d'équipement de l'annexe II. Dans l'annexe XIII, le contenu de cette déclaration est mal défini. Pour cela la France demande une déclaration plus détaillée (voir 3.2 ci dessous).

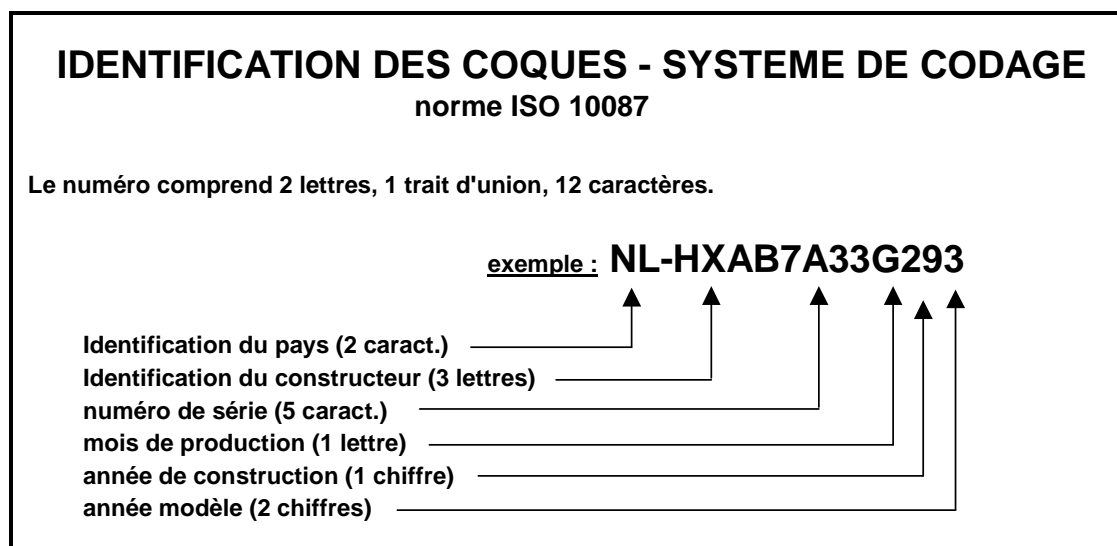
Pour les pièces et éléments d'équipement, cette déclaration est également obligatoire, mais elle peut figurer dans le dépliant d'information accompagnant le matériel.

Le numéro HIN (Identification de la coque)

L'article 2.1 de l'annexe 1 du décret énumère le contenu du Numéro HIN, et dit que "*La norme harmonisée applicable en la matière donne des précisions sur ces exigences*".

Cette norme, l'ISO 10087, copiée sur la norme américaine des "US coast guards" soulève de nombreux problèmes, d'autant plus importants qu'il s'agit de la seule norme dont l'application est strictement obligatoire car nommément demandée par la directive.

2.2 LE N°HIN



D'après ce N°HIN : la coque du bateau a été fabriquée en Hollande par le Chantier dont le Code constructeur est HXA, N°de série B7A33, date de fabrication Juillet 1992, Année modèle 1993.

Note : En toute rigueur, ce N° n'est en fait valable pour la directive que pour une mise sur le marché communautaire après juin 1996 (et pas 1993 comme sur l'exemple)

2.2.1 Les codes et numéros

2.2.1.1 Le code du pays du constructeur : Code de 2 lettres selon l'ISO :

Belgique	BE	Grèce	GR	Monaco	MC	Singapour	SG
Canada	CA	Inde	IN	Norvège	NO	Slovénie	SI
Chine	CN	Irlande	IE	Nouv-Zélande	NZ	Suède	SE
Danemark	DK	Islande	IS	Pays-Bas	NL	Suisse	CH
Espagne	ES	Italie	IT	Pologne	PL	Taiwan	TW
Finlande	FI	Japon	JP	Portugal	PT	Turquie	TR
France	FR	Luxembourg	LU	Royaume-Uni	GB	USA	US

2.2.1.2 Le code du constructeur

C'est un code de 3 lettres. En France, ce code est donné et enregistré par le Bureau de la plaisance, sur proposition du constructeur. Dans d'autres pays, et en cas d'absence de volonté de l'administration nationale, on ne sait pas très bien qui doit en garder la trace et s'assurer qu'il n'y a pas 2 constructeurs ayant le même code. L'ICOMIA ou d'autres organismes se sont proposés pour s'en charger, mais le problème n'est pas complètement résolu.

En France, c'est l'administration maritime, représentée par le Bureau de la plaisance qui se charge de l'attribution des codes des constructeurs français et de la tenue à jour de la liste de codes étrangers.

2.2.1.3 Le numéro de série

Le N° de série est une suite de 5 chiffres et/ou de lettres correspondant à un N° de série.

Les caractères I, O et Q sont interdits.

Nous vous conseillons d'avoir au moins une lettre en tête, pour s'y retrouver plus facilement.

2.2.1.4 Le mois de production

Le mois de production est défini comme suit :

Janvier	A	Avril	D	Juillet	G	Octobre	J
Février	B	Mai	E	Août	H	Novembre	J
Mars	C	Juin	F	Septembre	I	Décembre	L

2.2.1.5 L'année de fabrication

L'année de construction du HIN est le dernier chiffre de l'année civile de construction.

L'année de construction n'est pas définie précisément. Il est préférable pour les chantiers de marquer **l'année de fin de construction, ou même de mise sur le marché, plutôt que le début de la construction comme cela se faisait traditionnellement en France**. Cela permet d'éviter les litiges avec un client qui prétendrait qu'on lui a vendu un "vieux" bateau. Cela permet aussi d'éviter certains litiges avec les douanes, où les directeurs régionaux ont parfois une vision restrictive de ces numéros :

Par exemple, un bateau peut être utilisé par un chantier pour essai ou démonstration, mais pendant au plus un an après la construction, d'où l'intérêt de dater celle-ci le plus tard possible.

2.2.1.6 L'année modèle

L'année "modèle" est, selon la norme, les deux derniers chiffres de l'année. Cette année est *"la période de 12 mois pendant laquelle il est prévu de vendre le modèle de navire. Les navires désignés pour l'année modèle peuvent être construits lors d'une année civile précédente"*:

Cette année modèle, tirée des habitudes américaines, est ambiguë, car on peut prévoir de vendre le même bateau plusieurs années. On peut aussi vendre l'année suivante les invendus de l'année précédente. Chaque chantier peut choisir à partir de quand il fait commencer son année modèle. Les grands chantiers choisissent de commencer leur "année modèle" en septembre, car cela correspond à la sortie des nouveaux modèles pour les salons d'automne.

D'autre part, la définition actuelle de l'année modèle "oblige" les chantiers qui construisent le même modèle pendant 10 ans (une série traditionnelle par exemple) à changer d'année modèle tous les ans, alors qu'il s'agit du même modèle.

L'année modèle suit une logique purement commerciale, qui ne devrait pas avoir sa place dans un marquage de traçabilité, elle vient "polluer" ou une information sur la construction extrêmement précise (mois et année de fabrication).

Voir plus loin la future évolution de la norme ISO 10087 qui résout une partie des problèmes.

2.2.2 Les modalités du marquage du HIN

Extraits de l'ISO 10087 Identification des coques – Systèmes de codage

5.1 Dimensions.

Les caractères doivent avoir au moins 6 mm de haut.

5.2 Permanence du marquage.

Chaque HIN doit être apposé sur la coque par gravure, pyrogravure, estampage, matriçage, moulage ou fixé de manière permanente de façon à laisser une trace visible de toute tentative de falsification, effacement ou substitution. Si le marquage s'effectue sur une plaque, celle-ci doit être fixée de façon à laisser sur la surface environnante une trace visible de son enlèvement.

5.3 Emplacement.

Le HIN doit être visible sur l'extérieur du tableau arrière, côté tribord, ou à proximité de l'arrière, à moins de 50 mm du sommet du tableau arrière, du plat-bord, du joint coque pont ou de son couvre-joint, selon l'élément situé le plus bas.

5.3.1 Sur les bateaux comportant un tableau arrière, le HIN doit être situé du côté tribord du tableau arrière.

5.3.2 Sur les bateaux ne comportant pas de tableau arrière, ou ayant un tableau arrière sur lequel il est difficile de faire figurer le HIN, ce dernier doit être apposé à moins de 300 mm de l'arrière du bateau.

5.3.3 Sur les catamarans, le HIN doit être situé comme suit :

- coques reliées de façon permanente et structurelle : sur la coque tribord
- coques amovibles mais considérées comme la structure principale : sur les deux coques
- coques aisément amovibles et/ou remplaçables : sur la poutre arrière, à moins de 300 mm de la coque tribord, cela s'applique également aux bateaux-pontons de type catamaran.

5.3.4 Sur les trimarans, le HIN doit être situé sur la coque centrale conformément au 5.3.1 ou 5.3.2

5.3.5 Sur les bateaux gonflables, le HIN doit être apposé sur le tableau arrière rigide ou sur la console du moteur, à moins de 300 mm de la fixation de la coque tribord. Si le HIN n'est pas aisément visible en raison de la construction du bateau, le numéro d'identification de la coque doit être appliqué, en plus, sur une autre structure appropriée du bateau, telle que l'assemblage de la console.

5.3.6 Ni rail, ni fixation ni aucun autre accessoire ne doivent masquer le HIN apposé aux emplacements indiqués ci-dessus. Si la conception du bateau de plaisance ne permet pas de respecter cette exigence, le HIN doit être apposé à un endroit visible aussi près que possible de l'emplacement prescrit.

5.4 Double du HIN.

Un double du HIN doit être apposé sur une partie inamovible du bateau, en un endroit caché à l'intérieur, ou sous une fixation ou un équipement. Les catamarans doivent avoir ce HIN caché à l'intérieur ou sur chacune des deux coques.

5.5 Date d'apposition du HIN.

Le HIN doit être apposé sur le bateau au cours de la fabrication. En aucun cas le bateau ne doit être mis en vente sans que le HIN ait été apposé.

2.2.3 Les problèmes soulevés par cette norme

L'ISO 10087 est fortement inspirée de la réglementation des "US coast guards", mais elle n'est pas forcément pertinente pour une application européenne.

2.2.3.1 But du marquage

Le but de ce marquage n'est pas clairement établi. S'agit-il, comme nous le pensons, **d'un moyen de traçabilité** (pour retrouver le constructeur d'un bateau) ou d'une **immatriculation** ?

Dans le cas où tout ou partie du bateau est sous-traitée à l'étranger, mais où le responsable de la mise sur le marché est en UE, que faire ?

Si la coque est sous traitée en Estonie pour un chantier français ?

Les diverses administrations européennes n'ont pas toutes une interprétation commune sur ce HIN.

2.2.3.2 N° d'identification de la coque ou du bateau

La directive et l'ancienne version de la norme parlent du "**N° d'identification de la coque**" alors que le projet de révision de la norme parle "**d'identification du bateau**". Cela règle les problèmes :

- des petits multicoques de série où les coques sont fabriquées indépendamment, puis assemblées.
- des bateaux assemblés ou sous traités : le constructeur et son pays étaient-ils celui de la coque ou du bateau final ? Cela sera le responsable de la mise sur le marché. Un bon point pour la traçabilité.

2.2.3.3 Marquage intérieur

Le but de ce marquage est d'avoir un numéro "caché" permettant de retrouver le HIN en cas de falsification du N°intérieur (vol, fraude, etc..)

Ce marquage est discutable car demandé par la norme, et pas explicitement par la directive.

D'autre part certains constructeurs le mettent à l'intérieur de façon très facilement trouvable, ce qui lui fait perdre son intérêt.

2.3 LE N°HIN REMPLACÉ PAR LE CIN.

La modification de la directive 94/25 (entrant en vigueur de manière obligatoire en 2006) va entraîner, entre autres, la modification de la norme ISO 10087. En effet la directive définit désormais de manière plus précise ce qu'est un constructeur (c'est-à-dire le responsable de la mise sur le marché du bateau, même s'il n'a rien construit et a sous-traité la coque), et elle demande désormais que le N°CIN soit celui de ce constructeur et plus celui du constructeur de la coque.

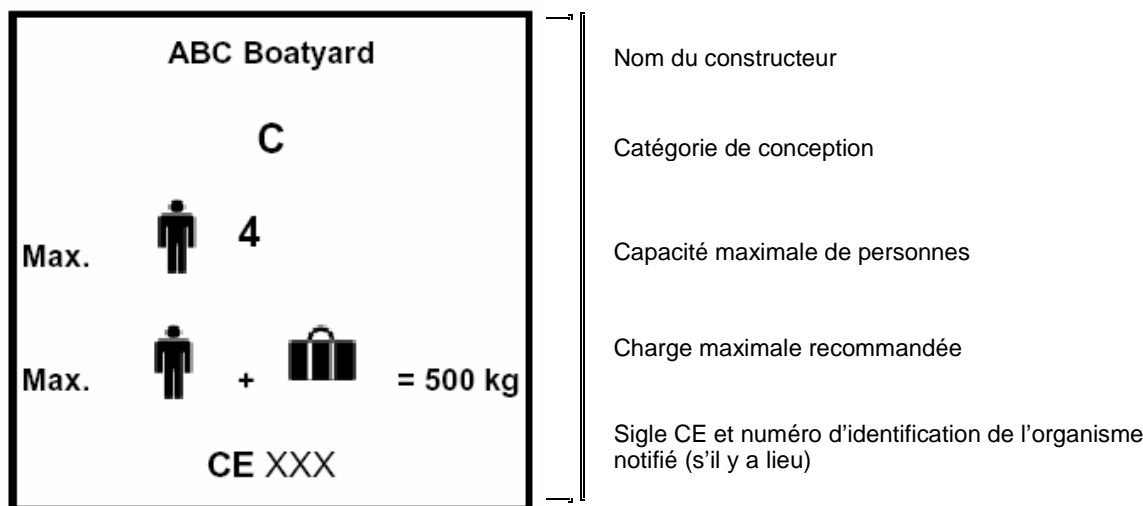
La principale modification est une nouvelle définition de l'année modèle qui va désormais être "*année où le modèle a été mis pour la première fois sur le marché*". Cela va résoudre les problèmes cités ci-dessus, et un constructeur pourra garder, s'il le souhaite, le même modèle sur plusieurs années.

2.4 LA PLAQUE CONSTRUCTEUR.

L'ISO 14945 "Plaque constructeur" reprend les résultats de l'ISO 14946 "capacité de charge maximale" et demande d'indiquer :

- Le Nom du constructeur
- La ou les Catégories de conception (il peut y en avoir plusieurs selon le Nb de personnes à bord)
- La ou les charges maximales recommandées par le constructeur conformément à l'ISO 14946
- Le ou les Nombre maximal de personnes recommandé par le constructeur que le bateau est prévu pour supporter lorsqu'il est en route, (le nombre maximal de personnes autorisé par l'ISO 14946 ne doit pas être dépassé).

Attention : La norme sur les bateaux pneumatiques ISO 6185 (une norme à part qui englobe toutes les exigences, et encore en cours de finalisation) prévoit une plaque Constructeur légèrement différente de celles demandées par l'ISO 14945.



Exemple de plaque constructeur donné en Annexe A de l'ISO 14945

NOTE 1 : La capacité maximale de personnes est donnée par l'exemple de 4 personnes pesant 75 kg chacune = 300 kg. Si des enfants font partie de l'équipage, ce nombre peut être plus élevé, cependant, le poids total de 300 kg ne doit pas être dépassé.

NOTE 2 : La charge maximale recommandée est la somme du poids réel des personnes plus le poids de l'équipement transporté. S'il y a moins de personnes à bord que le nombre maximal autorisé, le poids de l'équipement transporté peut être augmenté. La somme totale ne doit pas dépasser la limite totale spécifiée (exemple : Charge maximale = 620 kg).

2.5 LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE.

L'article 2.5 de l'annexe 1 du décret n°96-611 sti pule :

2.5. Manuel du propriétaire

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé au moins dans la (ou les) langue(s) officielle(s) de l'Etat destinataire. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'envahissement et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4 de la présente annexe, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes".

Cela implique qu'un constructeur qui exporte vers les pays de la Communauté doit le rédiger en 11 langues dont 3 (français, néerlandais, allemand) pour la seule Belgique.

Une nouvelle norme ISO 10240 "manuel du propriétaire" a été publiée en 2005, et elle définit de manière complète les informations à donner à l'utilisateur.

Elle propose dans son annexe A (reproduite ci-dessous) des termes généraux expliquant les dangers inhérents à la navigation et des conseils d'utilisation. Ces termes nous paraissent utiles pour mettre en avant clairement la responsabilité de l'utilisateur, et les limites d'usage du bateau.

Annexe A (normative)

Introduction générale du manuel du propriétaire

Le présent manuel a été compilé pour vous aider à utiliser votre bateau en toute sécurité et avec plaisir. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés, ses systèmes et des informations sur leur utilisation. Lisez le soigneusement et familiarisez-vous avec le bateau avant de l'utiliser.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation ou le sens marin. Si c'est votre premier bateau ou si vous en avez changé pour un type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'acquérir une expérience sur sa manœuvre et son utilisation avant d'en prendre les commandes. Votre revendeur, votre fédération nationale de voile ou de motonautisme ou votre yacht club seront ravis de vous informer sur les écoles de navigation ou les instructeurs compétents de la région.

Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous-même et votre équipage êtes capables de manœuvrer le bateau dans ces conditions.

Même lorsque votre bateau y est adapté, les conditions de mer et de vent correspondant aux catégories de conception A, B et C varient depuis la forte tempête pour la catégorie A à des conditions sévères pour le haut de la catégorie C, sujettes aux dangers de vagues ou de rafales anormales, et sont par conséquent des conditions dangereuses dans lesquelles seul un équipage expérimenté, en bonne forme, et entraîné, manœuvrant un bateau bien entretenu peut naviguer de manière satisfaisante.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé d'entretien ou de réparation. En cas de difficulté, faites appel au constructeur du bateau ou à son représentant. Si un manuel d'entretien est fourni, utilisez-le.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires ou les modifications. Les modifications pouvant affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées et documentées par des personnes compétentes. Le constructeur du bateau ne peut être tenu pour responsable de modifications qu'il n'aurait pas approuvées.

Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation sont nécessaires ou des réglementations spécifiques sont en vigueur.

Entretenez toujours correctement votre bateau et tenez compte de la détérioration qui résulte du temps et d'un usage important ou inapproprié.

N'importe quel bateau – aussi solide soit-il - peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de la mer.

Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation. Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité (gilets de sauvetage, harnais, etc.) correspondant au type de bateau, aux conditions météorologiques, etc. Ces matériels sont obligatoires dans certains pays. Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manœuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage, etc.) ; les écoles de voile et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

Il est recommandé que toutes les personnes portent des aides à la flottaison appropriées (gilets de sauvetage, équipement personnel d'aide à la flottaison) lorsque qu'elles se trouvent sur le pont. A noter que dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps une aide à la flottaison conforme à la réglementation nationale.

CONSERVEZ, S'IL VOUS PLAÎT, CE MANUEL DANS UN ENDROIT SÛR, ET REMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIÉTAIRE SI VOUS REVENEZ LE BATEAU.

3 LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE SÉCURITÉ

L'annexe I de la Directive définit les exigences essentielles de sécurité des bateaux. Nous indiquons les N^{os} des principales normes qui traitent de ces exigences.

(Voir le détail des exigences de la directive dans la copie du décret et les corrections grammaticales en annexe).

3.1 LES EXIGENCES GÉNÉRALES.

Elles commencent par des exigences générales dont nous avons déjà parlé :

- **Point 2.1** de la directive : Identification de la coque (N°H IN, ISO 10087) ;
- **Point 2.2** Plaque du constructeur (ISO 14945),
- **Point 2.5** Manuel du propriétaire (ISO 10240) Voir le & 2.4 ci-dessus,

Mais elles comprennent aussi d'autres exigences.

3.1.1 Point 2.3 - Prévention des chutes par-dessus bord et les moyens de remontée à bord

La directive demande à la fois de "minimiser la chute par-dessus bord et faciliter la remontée à bord".

La norme ISO 15885 traite de ces problèmes, et est une des plus importantes normes de notre arsenal. Il faut bien savoir que la cause principale d'accidents et de décès sur un bateau est la chute par-dessus bord.

Cette norme fait un peu la synthèse entre la réglementation française antérieure et les règles des voiliers de course au large (ORC).

3.1.2 Point 2.4 - Visibilité du poste de barre principal

La directive demande que "*sur les bateaux à moteur, le poste de barre principal doit offrir à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement), une bonne visibilité sur 360°*".

Le texte anglais parle de "*all round visibility*" car une visibilité sur 360° est impossible. La norme ISO 11591 "Champ de visibilité du poste de pilotage" couvre cette exigence, mais exclut les "bateaux à barre franche" dont la vitesse maximale est inférieure à 10 nœuds. Comme la directive est plus générale, il me semble cependant que les Pêche-promenades cabine équipés d'un moteur hors-bord doivent désormais avoir une barre à roue sur la cloison AR de la cabine, ou tout autre dispositif adéquat pour permettre une visibilité correcte.

3.2 LES EXIGENCES RELATIVES À L'INTÉGRITÉ ET AUX CARACTÉRISTIQUES DE CONSTRUCTION.

3.2.1 Point 3.1 - Structure

La norme sur la structure, ISO 12215, se décompose en 9 parties tant le sujet est vaste et varié. La partie 5 est la plus importante car elle définit les pressions et le mode de calcul de l'échantillonnage.

Cette norme dont les travaux ont commencé en 1989 devrait être publiée en 2006, suivie des parties 6 à 9.

Il faut dire que depuis 1998, date d'entrée en vigueur de la directive, on se passe de cette norme. En fait le nombre d'accidents provenant de défauts de structure est quasi-inexistant, sur des bateaux de moins de 24 m. Lorsqu'il y a des accidents, ils sont plutôt dus à une concentration de contraintes provenant d'un défaut de la continuité de structure qu'à une faiblesse de l'échantillonnage. Ce type de détail, plutôt qualitatif que quantitatif est difficilement gérable par une norme.

3.2.2 Point 3.2, 3.3 et 3.5 –Stabilité et franc-bord, flottabilité, envahissement.

La norme sur la stabilité et la flottabilité ISO 12217 est la grande norme "classifiante" de notre arsenal.

Elle est divisée en 3 parties faisant chacune une soixantaine de pages :

- partie 1 : Bateaux "non voiliers" de plus de 6 m
- partie 2 : Voiliers de plus de 6 m
- partie 3 : Bateaux de moins de 6 m.

Ces normes dont le rapporteur est anglais nous ont tourmentés pendant longtemps, surtout celle sur les voiliers. La France a beau être le premier producteur mondial de bateaux à voile, elle s'est souvent retrouvée seule face à une vision "anglo-saxonne" de la voile. Nous avons cependant pu transformer les projets, très défavorables au début à la conception "française" des voiliers, en des normes acceptables. Il y a encore quelques "couacs", notamment sur les dériveurs intégraux de croisière, une spécificité française, mais la norme est dans son ensemble acceptable et appliquée dans le monde entier.

L'ISO 11812 sur les "Cockpits rapidement autovideurs" est une norme annexe de celle de stabilité.

3.2.3 Les autres exigences

Les autres exigences sont presque toutes traitées par une ou plusieurs normes, elles traitent des sujets suivants :

3.2.3.1 Point 3.4 - Les ouvertures dans la coque, le pont, et les superstructures.

L'ISO 12216 "Fenêtres, panneaux, hublots, tapes et coques" traite des problèmes de résistance et d'étanchéité. Elle ne s'occupe que des éléments recouvrant une ouverture dont la fuite ou la rupture pourrait provoquer un envahissement, pas des pare-brise extérieurs.

L'ISO 9093 traite des vannes et passe-coques.

3.2.3.2 Point 3.6 – Charge maximale recommandée par le constructeur.

L'ISO 14946 "Capacité de charge maximale" définit cette charge.

3.2.3.3 Point 3.7 – Emplacement du radeau de sauvetage.

Les radeaux de survie ne sont pas prévus par la directive qui demande simplement un emplacement pour le mettre. C'est ambigu car on ne sait pas la taille de ce fameux radeau.

L'ISO 9650, en cours d'élaboration, définit 2 types de radeaux de survie : Hauturier et Côtier.

3.2.3.4 Point 3.8 – Évacuation.

La directive demande :

- *que les multicoques habitables de plus de 12 m soient munis de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement.*
- *que tous les bateaux habitables soient munis de moyens d'évacuation efficaces en cas d'incendie.*

Pour le premier point, (voir ISO 12216) même remarque que pour la flottabilité pour les multicoques à moteur.

Le second point est vu par l'ISO 9094 "Protection contre l'incendie".

3.2.3.5 Point 3.9 – Ancrage, amarrage et remorquage.

L'ISO 15084 définit les points d'amarrage, taquets et points forts, ainsi que leur résistance.

3.2.3.6 Point 4 – Qualités manœuvrières.

L'ISO 11592 détermine la puissance maximale de propulsion.

La directive parle des qualités manœuvrières "*lorsque le bateau est équipé de son moteur le plus puissant...*". D'où la norme qui demande des essais au moteur si la puissance dépasse un certain seuil.

3.3 LES EXIGENCES RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS ET À LEUR INSTALLATION.

3.3.1 Point 5.1 – Moteurs et compartiments moteurs.

Les normes suivantes peuvent s'appliquer ou non.

On notera une différence importante entre les moteurs diesel et les moteurs à essence.

L'ISO 9094 "Protection contre l'incendie" a, bien entendu, des exigences spécifiques sur les compartiments moteurs.

Tous moteurs
ISO 8865 Moteurs- Mesurage et déclaration de puissance
Moteurs à essence
ISO 7840 - Tuyaux souples résistants au feu
ISO 8846 - Protection contre l'inflammation des gaz
ISO 11105 - Ventilation des compartiments moteurs à essence
ISO 15084 - Moteurs Intérieurs à essence - Circuits d'alimentation et circuits électriques
Autres moteurs
ISO 8469 - Tuyaux souples non résistants au feu
ISO 10088 - Installations à combustible à demeure et réservoirs fixes
ISO 16147 - Moteurs Intérieurs diesel - Circuits d'alimentation et circuits électriques
ISO 21487 - Réservoirs diesel et essence installés à demeure

Lorsque les normes ISO 16147 et 21487 seront finalisées, l'ISO 10088 sera modifiée pour ne plus parler des réservoirs, mais seulement de l'installation.

3.3.2 Point 5.2 – Circuits d'alimentation.

Voir les normes moteur ci-dessus correspondantes.

3.3.3 Point 5.3 – Circuits électriques

ISO 10133 - Installations à très basse tension en courant continu
ISO 13297 - Installations de distribution de courant alternatif

3.3.4 Point 5.4 – Direction.

ISO 8847 - Appareils à gouverner. Systèmes à drosses et réas
ISO 8848 - Appareils à gouverner commandés à distance
ISO 9775 - Appareils à gouverner pour moteurs hors bords uniques de 15 à 40 kW
ISO 10592 - Appareils à gouverner. Systèmes hydrauliques
ISO 13929 - Appareils à gouverner à engrenages

3.3.5 Point 5.5 – Appareils à gaz.

ISO 10239 - Systèmes à gaz de pétrole liquéfié
--

3.3.6 Point 5.6 – Protection contre l'incendie.

ISO 9094-1 - Protection contre l'incendie – Partie 1 : Bateaux de moins de 15 m
ISO 9094-3 - Protection contre l'incendie – Partie 3 : Bateaux d'une longueur ≥ 15 m

3.3.7 Point 5.7 – Feux de navigation.

ISO 16180 - Feux de navigation

Les feux de navigation sont normalement régis par la Colreg (Convention internationale 1972 pour prévenir les abordages en mer), qui définit les types de feux de navigation, leur portée, chromaticité, les secteurs angulaires, etc..)

Cette norme rappelle la Colreg et propose des conditions d'essai pour la mesure de la portée, etc..

3.3.8 Point 5.8 – Prévention des rejets.

La directive est ambiguë car elle demande soit un système de rétention, bravo, soit des "installations pouvant recevoir des réservoirs à titre temporaire ..." c'est à dire rien sauf une croix sur le plan d'aménagement montrant l'endroit où l'on pourrait mettre le réservoir provisoire, et une possibilité de dérivation du rejet des toilettes vers ce réservoir.

On peut comprendre que les écologistes soient frustrés, d'autant plus que la modification de la directive, fortement environnementale (émissions gazeuses et sonores) n'aille pas plus loin.

Il faut que les vannes de sortie des toilettes vers la mer puissent être bloquées ou scellées en position fermée de manière à s'assurer qu'il n'existe aucun rejet vers l'extérieur dans les zones où cela serait interdit.

La modification va demander que les bateaux équipés d'un système de rétention aient un nable de pont permettant de vider le réservoir à partir d'une station de pompage.

Le système de rétention présente deux aspects très différents :

1. Il évite les rejets au port ou dans une crique, permettant une vidange ultérieure au large.
2. Il évite tout rejet si l'on vidange ses réservoirs vers une station de pompage.

Le premier aspect est largement utilisé en Turquie où il y a peu ou pas de station de pompage, et permet de garder les ports ou criques propres dans une mer avec peu de courants.

Le second aspect n'a d'intérêt que si des stations de pompage et de traitement à terre existent.

La directive 00-59 sur les déchets portuaires prévoit que tous les ports aient dès 2003 un plan de traitement des déchets. Pour les "eaux résiduaires" il y a un délai supplémentaire.

Cela veut dire qu'à partir de 2003 beaucoup de ports seront équipés de systèmes de pompage, et pourront éventuellement obliger les bateaux équipés de système de rétention à venir y vidanger leurs réservoirs.

La FIN a lancé à l'été 2005 le label "Bateau bleu" définissant les critères sur les eaux noires (système de rétention ou de traitement, capacité des cuves, etc) et sur les eaux grises (fiche de bonne pratique) pour garantir un bateau "propre".

4 GUIDE D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 94/25 EN France

4.1 PRÉAMBULE.

La France est, comme on le sait, un pays qui aime la réglementation. Cela n'est pas toujours mauvais, mais cela a aussi ses revers, parfois dignes de Courteline.

Tout "navire de plaisance", à l'exception des engins de plage doit être immatriculé.

Note : Sont définis comme "engins de plage" (Art 224-1.03)

Les bateaux suivants (à condition que la puissance moteur soit inférieurs à 3kW)

- les bateaux de moins de 2,5 m de longueur de coque
- les embarcations mues exclusivement par énergie humaine
 - les bateaux rigides ayant $L_H < 4m$ $B_H < 0,45m$
 - les bateaux pneumatiques de moins de 2,5 m.

Les annexes, ne sont pas immatriculées (elles portent le N° d'immatriculation du "bateau mère"

Note : On peut utiliser un "navire" de plaisance en tant qu'une annexe, mais n'étant pas immatriculée en tant que navire (elle a le même numéro que le navire), cette embarcation perd les droits liés au statut de navire: on ne peut par ex pêcher à partir d'une annexe. Ce n'est plus qu'une embarcation de servitude pour aller du navire à la côte ou du navire à un autre navire.

Lorsque de par sa taille l'embarcation utilisée n'a pas à être francisée, on ne peut que conseiller au plaisancier de l'immatriculer à part entière et de la pourvoir d'une carte de circulation pour plus de souplesse d'utilisation.

Tous les autres navires, y compris les embarcations légères doivent être immatriculés, y compris les VNM (motos aquatiques) et les kayaks ou yoles de mer.

En raison de cette immatriculation, pour avoir de bonnes statistiques sur celles ci, et surtout pour retrouver les caractéristiques du bateau en cas de vol, etc. l'administration française considère la déclaration écrite de conformité un peu comme une "carte grise" d'automobile, qui devrait, en toute rigueur suivre le bateau durant toute sa vie. Elle demande donc, comme nous allons le voir ci-dessous, plus d'informations que demandées par la directive.

Comme en France, on considère qu'il faut taxer les bateaux, et que cette taxe s'appuie sur la jauge douanière, mesurée par un jaugeur des douanes, les navires de plus de 3 tonneaux doivent avoir le fameux carnet orange "Acte de francisation". Cet acte de francisation remplace de fait la "carte mer" pour les bateaux de plus de 3 tonneaux (en gros les bateaux de plus de 5 m de long)

4.2 LE CODE CONSTRUCTEUR.

Pour obtenir un code constructeur, il faut contacter la nouvelle "Mission Plaisance" des Affaires Maritimes en remplissant le document de la page suivante.

Ce n'est pas l'administration attribue le code, elle vérifie simplement que le code demandé n'est pas déjà utilisé par un autre chantier.

Pour aller plus vite, un appel téléphonique sera plus rapide qu'un aller et retour par la poste, surtout si vos trois codes sont déjà utilisés Tél de Madame Durand (01) 40 81 72 71

Note pour les importateurs :

Lorsqu'un particulier veut faire immatriculer son bateau dans un quartier maritime, le programme se bloque si le code constructeur n'est pas déjà entré dans l'ordinateur central de l'ex-CAAM (Centre administratif des affaires maritimes) désormais DSI.

Il faut donc vous assurer que le code de votre constructeur (qui va avec son pays) est bien entré dans l'ordinateur de la DSI, faute de quoi vos clients auront du mal à le faire immatriculer.

Il faut pour cela téléphoner à St-Servan au 02 99 19 60 00 ou écrire à : BP 130 35406 St-Malo Cedex.

ANNEXE C

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
Secrétariat d'État aux Transports et à la Mer

ATTRIBUTION D'UN CODE CONSTRUCTEUR DANS LE CADRE DE LA REGLEMENTATION EUROPEENNE "Construction des navires de plaisance"

Cette demande doit être accompagnée d'un extrait original de l'imprimé K bis et retourné au Bureau de la Plaisance à l'adresse ci-dessous:

Raison sociale:

Adresse: N° Rue

Code Postal

Commune:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Téléphone :

Télécopie :

Personne responsable:

Service :

Proposition d'identifiant (3 lettres)

Date et Signature de la personne responsable

Premier choix

Deuxième choix

Troisième choix

Identifiant attribué par l'administration

--	--	--

Date :

Cachet de l'administration :

Document à envoyer à
Madame Durand
Mission Navigation de Plaisance
Direction des Affaires Maritimes:
3 Place Fontenoy 75007 Paris

4.3 LA DÉCLARATION ÉCRITE DE CONFORMITÉ (DEC)

4.3.1 La déclaration écrite de conformité selon la directive.

Elle doit être rédigée dans la (ou les langues officielles) du pays. Son contenu est donné dans l'Annexe XV de la directive.

Cette déclaration doit être disponible, pour consultation, avant la vente, et fournie lors de la vente. Après cette vente, les interprétations peuvent diverger selon le pays. En France, on considère que cette déclaration doit, comme une "carte grise" d'automobile, accompagner le bateau toute sa vie. Et l'administration a tendance à la demander, en tout cas pour les bateaux en provenance d'un autre pays de l'UE et en l'absence d'un document d'immatriculation.

Dans d'autres pays, on considère uniquement ce document comme un "Bon de garantie" du produit, qui est nécessaire lors de la vente pour certifier le produit, mais absolument pas comme une carte d'identité du navire. Nous conseillons cependant de conserver cette déclaration (y compris des photocopies)

4.3.2 La déclaration écrite de conformité "française" actuelle.

Lors de la publication de la Directive 94/25, la France a constaté que l'Annexe XV de la directive (Annexe XIV du décret 96-611) qui définissait les informations à donner dans la déclaration écrite de conformité étaient bien vagues. Le décret 96-611 a donc ajouté à la directive : "*le modèle de cette déclaration est fixé par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'industrie, des transports, et de la mer*" arrêté qui n'a jamais été rédigé.

Le ministère établi une déclaration écrite de conformité spécifique française multilingue, (voir pages 32 et 33) considérant que celle demandée par la directive n'était pas assez précise pour :

- faire des statistiques (type de bateau, mode de propulsion, etc..),
- avoir un document suffisamment complet et exhaustif pour constituer une espèce de "carte grise" du bateau qui le suive tout au long de sa vie.

Pour éviter les fraudes, ces déclarations sont imprimées sur papier filigrané, numéroté et barré de rouge. Elles sont fournies en deux exemplaires munis du même numéro (le chantier en conserve un et donne l'autre à son client).

Elles sont imprimées par la FIN à la demande de l'administration et sont à commander sur notre site Internet www.fin.fr

Le problème est que, même si cela n'est pas directement exclu par Bruxelles, cela génère une certaine entrave à la libre circulation : un citoyen de l'UE qui a acheté un bateau au fin fond de l'Autriche et qui voudra le faire immatriculer en France devra reprendre contact avec le constructeur pour qu'il veuille bien lui refaire une déclaration "Franco-française".

4.3.3 La déclaration "ad-co" Européenne actuelle.

Ayant constaté les problèmes de disparité décrits ci-dessus, un groupe de travail intergouvernemental (le groupe "ad-co" des organismes de surveillance du marché) a fini par admettre que la déclaration demandée par la directive n'était que le canevas prévu pour les directives "nouvelle approche" et qu'il fallait une déclaration plus détaillée, et ils se sont donc mis d'accord sur un format type de DEC

Ces déclarations types (à laquelle un membre de l'administration française a souscrit) peuvent être rédigées sur papier libre sont téléchargeables sur le site de l'Icomia. (icomia.com).

Le problème actuel est que l'administration française, pourtant d'accord sur ce document, n'a produit aucune circulaire en informant les services de AFMAR, et que ces DEC ne sont pas acceptées par une majorité de quartiers. Cette circulaire est en cours, mais de toute manière de nouvelles déclarations doivent être mises au point pour l'arrivée des modifications de la directive sur les rejets gazeux et sonores.

4.3.4 Les déclarations "ad-co" Européenne 2006.

Des déclarations européennes sont en cours d'élaboration par le groupe ad-co pour les documents correspondants à la directive 94/25 Modifiée 2003/44:

- DEC Bateaux (Construction, conception et émissions sonores)
- DEC Émissions sonores
- DEC Émissions gazeuses (à remplir par les motoristes)
- DEC VNM (Motos aquatiques)

Ces documents sont en cours d'élaboration, et seront, nous l'espérons bien, prêts avant janvier 2006.

Ces déclarations mettent fortement en avant la liste des normes appliquées.

4.3.5 Comment remplir la déclaration "Française".

4.3.5.1 Nom et adresse du constructeur et/ou de son mandataire :

Si le constructeur n'est pas basé dans l'UE, il peut être représenté par un chantier situé dans l'UE, mais cela n'est pas obligatoire, même si cela présente quelques avantages (Voir les commentaires de la Commission européenne)

- Si vous êtes importateur en France d'un bateau construit par un chantier de l'UE, vous pouvez peut-être **remplir la déclaration en son nom**, mais votre nom ne doit pas apparaître, et vous devez lui envoyer l'original de la déclaration (en gardant une copie) pour la **traçabilité** du produit.

S'il y a eu intervention d'un organisme notifié :

- Il faut d'abord indiquer son code européen (voir votre rapport d'analyse ou le N° Euro de la liste des organismes notifiés en Annexe B du présent document).
- Si vous avez utilisé le module A^{bis} (Aa pour les anglo-saxons), comme c'est exigé pour les bateaux de moins de 12 m qui ne sont pas de catégorie de conception D, il n'est regardé que la stabilité et la flottabilité. Il faut alors indiquer les références du certificat qu'il vous a fourni.
- Si vous avez utilisé le module B+C, B+D, B+F, il fournit une "attestation d'examen CE de type" dont vous devez donner les coordonnées.

Vous devez rappeler le module utilisé dans la ligne située juste au-dessus du cadre du bas.

Lorsque vous remplissez le cadre du bas, il est possible que le bateau ait différentes catégories de conception selon le nombre de personnes recommandé. Ce n'est pas explicitement écrit dans la directive, et certains constructeurs ne sont pas au courant de cette possibilité.

4.3.5.2 Comment remplir le verso de la déclaration :

Le verso contient, dans sa partie haute les renseignements sur les N^{os} à inscrire au recto (type de coque, type de propulsion principale, type de moteur, etc..).

Pour les matériaux de construction, le N°05 alliage léger signifie "aluminium" en langage courant.

Les Normes

Il est demandé par la directive d'indiquer les normes qui ont été utilisées.

Jusqu'à présent peu de chantiers remplissaient cette partie. Comme les normes étaient en gestation, il était clair que l'utilisation d'anciens projets de normes, ensuite modifiés, pouvait comporter des risques commerciaux ou juridiques pour les chantiers.

Les normes commencent de plus en plus à être finalisées, et il serait bon de citer les principales normes utilisées, à condition bien entendu d'y être conformes.

L'ISO 10087 définissant le N° HIN est la seule norme formellement exigée par la directive, et elle figure en imprimé sur le document.

Pour la plupart des bateaux, sauf les pneumatiques, les normes sur la stabilité ISO 12217 sont majoritairement, ou obligatoirement selon les cas, utilisées et il peut être bon de le citer.

La Suisse et l'Espagne, exigent, pour immatriculer les bateaux ; de citer les normes utilisées, et cela va se généraliser après 2006.

Remarque i

Certains constructeurs utilisent parfois cette déclaration comme garantie de paiement, c'est à dire qu'ils ne la fournissent à leur agent, donc au client potentiel, que quand le prix du bateau leur a été payé. C'est effectivement une garantie de paiement puisque le bateau ne peut pas être immatriculé sans ce modèle de déclaration.

La DGCCRF (Direction de la concurrence) considère que cette pratique est contraire à la directive, qui demande que la déclaration de conformité accompagne le bateau. La déclaration informe en effet les clients potentiels des caractéristiques principales du bateau et garantit que le bateau est bien conforme à la directive. La déclaration rayée de rouge est à la fois cela, mais aussi un document permettant l'immatriculation.

Nous sommes en discussion avec l'administration et la DGCCRF sur ce sujet. Pour le moment, la meilleure solution semble être de ne donner qu'une photocopie de ladéclaration, avec éventuellement le numéro en tête barré, et une mention du type "*Copie certifiée conforme. L'original seul peut être utilisé pour l'immatriculation*". Nous tiendrons les constructeurs adhérents de la FIN de l'évolution de ce dossier.

LA DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE "FRANÇAISE"

Recto

~~182749~~

BATEAUX DE PLAISANCE
DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE
directive 94/25/CE

BATELLI DA DIPORTO
DICHIARAZIONE SCRITTA DI CONFORMITA
Direttiva 94/25/CE
EMBARCACION DEPORTIVA
DECLARACION ESCRITA DE CONFORMIDAD
directiva 94/25/CE

LEISURE BOATS
WRITTEN STATEMENT OF COMPLIANCE
94/25/EC directive
SPORT-UND FREIZEITBOOTE
SCHRIFTLICHE KONFORMITÄTserklärung
Sportbootrichtlinie 94/25/EC

Nom du constructeur / Manufacturer name : _____
Name des Herstellers / Nome del Costruttore / Nombre del constructor

Nom du mandataire/Responsable / Mandatory/responsible name⁽¹⁾ : _____
Name des Bevollmächtigten/Verantwortlichen / Nome del Mandatario/Responsabile / Nombre des mandataris/Responsable

Raison Sociale (le cas échéant) / Company (if different) : _____
Firmenbezeichnung (falls abweichend) / Ragione Sociale (eventualmente) / Razón Social (si procede)

Adresse / Adresse : _____
Abschrift / Indirizzo / Dirección

Code Postal / Zip : _____ Ville / Town : _____
Postleitzahl / CAP / Código Postal Ort / Città / Población

Pays / Country : _____
Land / Paese / País

N° de Siret/Siren ou équivalent / Siret/Siren-Nr. Or equivalent ident. code : _____
Siret/Siren-Nr. oder ähnliches / N° Pratico del Comercio o equivalente / N° Pratico/N.I.F. o equivalente

(1) Rayer les mentions inutilies/Deleate as applicable / Nichtzutreffendes bitte streichen / Bannare la dicitura inutile / tachar lo que no proceda (2) CODE ISO ALPHA 2 / ISO Code / CODE ISO ALPHA 2 / Codice ISO ALPHA 2 / CODIGO ISO ALPHA 2

Je soussigné (Qualité et fonction) / I, undersigned, (function and name) :
Da Unterzeichner (Name und Funktion) / Il sottoscritto (Qualità e funzione) / El abajo firmante, (Nombre y Cargo)

certifie sous ma propre responsabilité que le bateau répondant au descriptif suivant est en tout point conforme à la réglementation. / certify, under my
eigentlich eigenverantwortlich, daß das nachfolgend beschriebene Boot in allen Punkten der Verordnung entspricht. / certifica sotto la propria responsabilità che il battello rispondente al descrittivo seguente è in tutte le sue
responsability, that the boat described below is completely in compliance with the regulations in force. / certifica que la embarcación descrita o continuación es conforme a la legislación.
parti conforme alla legislazione in vigore.

Si intervention d'un organisme notifié / If a certifying organisation is intervening :
Amliche Stelle im Falle einer intervention : / Se di competenza di un organismo notificato. / En caso de intervención de un organismo autorizado :

Nom / Name : _____ Code / Code : _____
Name / Nome / Nombre Code / Codice / Código :

Adresse / Address : _____
Abschrift / Indirizzo / Dirección :

MODULE Abis
N° Certificat d'essai Flottabilité et Stabilité / Buoyancy and Stability certificat : _____ Date / Date : _____

MODULE B+C, B+D, B+F
Référence de l'attestation d'examen "CE de Type" / E.C. attestation of type approval (Nr) : _____ Date / Date : _____
Ref.-Nr. der "CE-Baumusterprüfbescheinigung" / Riferimento dell'attestazione di collaudo "CE di tipo" / Referencia de la certificación de examen "CE de Tipo" Datum / Data / Fecha :

Caractéristiques du bateau / Technical Data of the boat : (CE codes au verso / see codes on the reverse side)
Técnicas Daten des Bootes (Code siehe umseitig) / Caratteristiche del battello (vedi codici sul dorso) / Características de la embarcación (Código al dorso)

Type de coque / Hull type : _____ N° H.I.N. _____
Rumpfart / Tipo carena / Tipo de casco Rumpfnr. H.I.N. / N° H.I.N. / N° H.I.N.

Nom de la série / Serial name : _____
Seiennnr. / Nome della serie / Nombre de la serie :

Marque / Trade mark : _____ Matière / Material : _____
Fabrikat / Marca / Marca Matière / Materiale / Material :

Longueur de coque / Hull length : _____ m Type de propulsion principal / Main propulsion type : _____
Rumpflänge / Lunghezza della carena / Eskola Antriebsart / Tipo propulsione principale / Tipo de propulsión principal :

Largeur de coque / Hull width : _____ m Type de moteur / Engine type : _____
Rumpfbreite / Lunghezza della carena / Manga Motorbauart / Tipo motore / Tipo de motor :

Surface de la voile (projetée) / Sails surface : _____ m²
Segelfläche (projiziert) / Superficie velica (sviluppo) / Superficie del velamen (proyectado) :

Puissance maximale recommandée / Maximum recommended power : _____ kW Puissance installée / Installed power : _____ kW
zul. Motorleistung / Potenza massima autorizzata / Potencia máxima autorizada Installierte Motorleistung / Potenza installata / Potencia instalada :

Module utilisé par le constructeur / Inspection module used by manufacturer : A Abis B+C B+D B+F G H
Vom Hersteller verwendete Module / Modulo utilizzato dal costruttore / Módulo utilizado por el constructor :

Catégorie de conception / Conception category <small>Auslegungskategorie / Categoria di progettazione / Categoría en concepción</small>	Nombre de personnes recommandé / For a maximum number of persons : <small>zul. Anzahl der Personen / Numero di passeggeri suggeriti / Número de personas aconsejadas :</small>
A - en haute mer / Open Sea <small>Hochsee / in alto mare / oceánica</small>	_____
B - au large / Offshore <small>Außergahls Küstengewässer / al largo / en alta mar</small>	_____
C - à proximité de la côte / Near the coasts <small>Küstennähe Gewässer / in prossimà della costa / en aguas costeras</small>	_____
D - en eaux protégées / On protected waters <small>Geschützte Gewässer / in acque protette / en aguas protegidas</small>	_____

Le / Date : _____ à / at : _____
Datum / Li / Fecha :

Signature / visa : _____
Unterschrift / Firma

Verso

Matériaux de construction / Raw materials / Baumaterial Materiale di costruzione / Materiales de construcción

- 01 bois massif / Solid wood
Holz, massiv / legno massiccio / madera maciza
- 02 bois moulé / Moulded wood
Holz, formverleimt / legno spampato / madera moldeada
- 03 contre-plaqué / Plywood
Sperrholz / compensato marino / contraplacado
- 04 acier / Steel
Stahl / acciaio / acero
- 05 alliage léger / Light alloy
Verbundwerkstoffe / lega leggera / aleación ligera
- 06 polyester/epoxy / Polyester, epoxy
Polyester/Epoxid / poliestere / poliester/epoxi
- 07 polyéthylène / polythene
Polyäthylen / polietilene / polietileno
- 08 autres / Other / andere / altri / otros

Type de propulsion principal / Main propulsion type / Antriebsart Tipo propulsione principale / Tipo de propulsión principal

- 01 voile / Sails / Segel / vela / vela
- 02 moteur essence / Benzine engine / Benzinmotor / motore benzina / motor gasolina
- 03 moteur gazole / Fuel engine / Dieselmotor / motore diesel / motor gasoleo
- 04 moteur électrique / Electrical engine / Elektromotor / motore elettrico / motor eléctrica
- 05 aviron / Oars / Ruder / pagaie / remos
- 06 autres / Other / andere / altri / otros

Type de coque / Hull type / Rumpftyp / Tipo carena / Tipo de casco

- 01 monocoque dériveur léger / Light dirft with a single hull / Ein-Rumpf-Segeljolle/Schwertboot / imbarcazione rigida monocarena con deriva leggera / monocasco vela ligera
- 02 multicoque dériveur léger / Light drift with multiple hulls / Mehr-Rumpf-Segeljolie/Scwertboot / imbarcazione rigida multicarena con deriva leggera / multicasco vale ligera
- 03 monocoque habitable / Habitable single hull / Ein-Rumpf mit Kabine / imbarcazione rigida monocarena cabinata / monocasco habitable
- 04 monocoque non habitable / Unhabitable single hull / Ein-Rumpf ohne Kabine / imbarcazione rigida monocarena scabinata / monocasco no habitable
- 05 multicoque habitable / Habitable multiple hulls / Mehr-Rumpf mit Kabine / imbarcazione rigida multicarena cabinata / multicasco habitable
- 06 multicoque non habitable / Unhabitable multiple hulls / Mehr-Rumpf ohne Kabine / imbarcazione rigida multicarena scabinata / multicasco no habitable
- 07 pneumatique à fond souple / Inflatable boat with a foldable bottom / Luftboot mit flexiblen Boden / battello pneumatico tradizionale / neumática fondo flexible
- 08 pneumatique semi-rigide / Rigid inflatable boat (R.I.B.) / Luftboot mit starrem Rumpf / battello pneumatico semi-rigido / neumática semirigida
- 09 autres / Other / Andere / Altri / otros

Type de moteur / Engine type / Motortyp / Tipo motore / Tipo de motor

- 01 hors-bord / Outboard / Außenbordmotor / fuori bordo / fuera bordo
- 02 ligne d'arbre / Inboard / Wellenanlage / linea d'asse / eje en linea
- 03 z ou stern (embase relevable) / Z or stern (lift) / Z- oder Stern-Antrieb (Lift) / z-drive / Z
- 04 turbine / Turbine / Turbine/Jet / idrogetto / turbina
- 05 autres / Other / Andere / altri / otros

NORMES / STANDARDS / NORMEN:

- N° H.I.N. : cf N.F. EN ISO 10087 / H.I.N. - (Hull identification Number) : NF EN ISO 10087
H.I.N. - Nummer : N.F. EN ISO 10087 / N° H.I.N. vedi N.F. EN ISO 10087 / N° H.I.N. : cf N.F. EN ISO 10087

NORMES UTILISÉES PAR LE CONSTRUCTEUR OU AUTRES SPECIFICATIONS DE REFERENCES :

STANDARDS USED BY THE MANUFACTURER OR OTHER SPECIFICATIONS :

VOM HERSTELLER VERWENDETE NORMEN ODER ANDERE SPEZIKATIONEN :

NORME UTILIZZATE DAL COSTRUTTORE O ALTRE SPECIFICHE DI RIFERIMENTO :

NORMAS UTILIZADAS POR EL CONSTRUCTOR U OTRAS ESPECIFICACIONES DE REFERENCIA :

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

4.4 LES BATEAUX PARTIELLEMENT FINIS.

La directive demande que les bateaux partiellement finis mis sur le marché soient accompagnés d'une déclaration écrite de conformité.

A la suite de cette mise sur le marché, le bateau partiellement fini peut être :

- soit fini par un professionnel, il doit donc être finalement marqué CE, avec toutes les exigences de la directive (N° CIN, Plaque constructeur, Déclaration écrite de conformité, manuel du propriétaire, etc..)
- soit fini en amateur. Dans ce cas le bateau sort du cadre de la directive pour revenir dans le cadre de la division 224. Voir le § 5.1 ci-dessous.

4.5 LES BATEAUX MARQUÉS C€ APRÈS CONSTRUCTION.

La directive demande que les tous bateaux mis sur le marché communautaire après le 15/06/1998 soient marqués CE. De plus le projet de modification de la directive prévoit l'intervention d'un organisme notifié, et quel que soit le module de certification applicable. Ceci a pour but d'éviter tout certificat de complaisance. Cela est même valable si le module normalement utilisé est le module D (auto-certification).

Note de la FIN : Cette procédure risque d'être extrêmement lourde et onéreuse pour les petits bateaux, surtout les bateaux anciens, et qu'il nous reste à espérer que des organismes notifiés mettront sur pied une procédure aussi souple que possible. Il y a, de toute manière un effet dissuasif à l'importation de bateaux d'occasion ou à l'unité de l'extérieur de la Communauté.

En France Une note du 18 mars 2002 précise certains points et notamment :

4.5.1 Champ d'application du marquage CE après construction :

Ce marquage s'applique :

- à l'achat ou l'importation par des particuliers ou des professionnels de bateaux neufs ou d'occasion de pays tiers.
- la revente d'anciens bateaux de compétition, expérimentaux ou professionnels (canots de sauvetage, bateaux de pêche, remorqueurs, etc..).
- la revente dans les cinq ans de bateaux construits ou finis par des amateurs.

L'adaptation du texte communautaire est nécessaire pour permettre à une personne autre que le constructeur d'assumer les responsabilités qui incombent à ce dernier.

Normalement la mise en conformité avec le marquage CE doit s'effectuer dès la mise sur le marché ou mise en service, et doit incomber au vendeur ou personne cédant le bateau à titre gratuit et pas à l'acheteur.

Cependant, dans quelques cas, par exemple si le bateau est vendu sans connaître l'usage futur (vente aux domaines), la responsabilité peut incomber à l'acheteur.

4.5.2 Modalités d'application du marquage CE après construction :

La responsabilité de la conformité avec la directive peut être assumée par toute personne qui met, en son nom propre, le bateau sur le marché ou en service.

Cette personne doit demander l'intervention d'un organisme notifié qui se chargera du contrôle technique de la conformité. L'organisme notifié aura recours au module qu'il jugera adapté.

La responsabilité de la personne responsable de la mise sur le marché est la même que pour un constructeur, à savoir :

- conserver pendant 10 ans le dossier technique fourni par l'organisme notifié pour l'autorité de surveillance du marché.
- établir en son propre nom la déclaration écrite de conformité.
- faire apposer la plaque constructeur, avec la mention "Certification après construction".
- faire graver ou apposer le N°HIN.

La composition du HIN est particulière, et est gérée par l'administration et les organismes notifiés. Le N° de série est géré par les Organismes Notifiés (de 00001 à 10000 pour les français, autre procédure pour les O.N. étrangers).

Le code constructeur est :

- IMP pour les bateaux importés
- AMA pour les constructions amateur
- etc.

De toute manière cette procédure est quelque peu expérimentale, dans l'attente d'une harmonisation européenne.

Dès lors que la déclaration écrite de conformité n'émane pas d'un professionnel, le certificat de contrôle par l'organisme notifié sera exigé lors de l'immatriculation.

4.6 LES ÉLÉMENTS ET PIÈCES D'ÉQUIPEMENT DE L'ANNEXE II.

La directive demande également que les éléments et pièces d'équipement de l'annexe II soient vendus avec une déclaration écrite de conformité et marqués CE.

- 1°) Equipements protégés contre la déflagration ;
- 2°) Dispositifs de protection empêchant le démarrage en prise des moteurs hors-bord ;
- 3°) Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles ;
- 4°) Réservoirs et tuyaux de carburant ;
- 5°) Panneaux et hublots.

Ces déclarations doivent être fournies par les constructeurs de ce matériel lorsqu'ils sont vendus séparément, mais n'ont pas besoin d'être fournis s'ils sont déjà posés sur le bateau, le marquage CE du bateau suffisant.

Ces déclarations n'ont pas, pour le moment besoin d'être plus détaillées que ce qui est prévu dans la partie B de l'annexe 14 du décret, c'est à dire :

- le nom et l'adresse du constructeur,
- le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi dans la Communauté ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché,
- une description des éléments ou pièces d'équipement,
- une déclaration indiquant que les éléments ou pièces d'équipement sont conformes aux exigences essentielles pertinentes.

Il n'est, à notre avis, pas nécessaire de rédiger une déclaration à part, **et cette déclaration peut être incluse dans le dépliant ou la feuille d'information accompagnant le produit.**

Nous rappelons ici que le marquage CE et la déclaration de conformité pour le matériel ne sont exigés que pour le matériel **mis sur le marché.**

En conséquence, les réservoirs, hublots, etc. fabriqués pour un chantier par un fournisseur ou un sous-traitant doivent, bien entendu, être conformes aux exigences de la directives, et vraisemblablement aux normes, mais n'ont pas besoin d'être marqués CE ni accompagnés de déclaration de conformité.

5 LES BATEAUX FRANÇAIS HORS DIRECTIVE

Ces bateaux sont :

- des bateaux en construction 100 % amateur ou des bateaux partiellement achevés par un professionnels (marqués CE selon le § 4.4) et ensuite finis en amateur.
- soit des bateaux hors directive qui peuvent être :
 - Des motos aquatiques (VNM), des prototypes expérimentaux, des bateaux exclusivement pour la course, des kayaks, des engins de plage, etc..
 - D'anciens bateaux mis en service ou sur le marché communautaire avant le 15 juin 1998.
- Etc..

Nous ne rentrerons pas dans les détails sur l'approbation en France des bateaux hors directive dans un document qui présente précisément cette directive. Ceci sera fait dans un document séparé. Nous voulons simplement présenter rapidement la logique des différentes possibilités.

5.1 LES MODIFICATIONS DE LA DIVISION 224.

La Division 224 n'avait été remaniée qu'à la marge lors de l'arrivée de la directive. Elle conservait, entre autres, les catégories de navigation qui prenaient le pas sur les nouvelles catégories de conception, ce qui était contraire à la directive. La profession appelait donc de ses vœux un large toilettage de la division 224, ce qui a été fait en deux temps: une première modification du 30/09/2004, puis une nouvelle version du 07/03/2005. (la nouvelle 224 est téléchargeable sur le site de la FIN, Dossier "Nos missions"/ Documents techniques)

La nouvelle division 224 prescrit le matériel de sécurité obligatoire pour tous les navires et les prescriptions techniques pour les navires non marqués CE, essentiellement les bateaux d'avant 1998, plus ceux nommément exclus de la directive: bateaux en construction amateur, canoës kayaks et yole de mer, VNM (jusqu'au 01/01/2006), prototypes, etc.

La nouvelle division 224 abroge les catégories de navigation, considère les catégories de conception comme une information importante mais sans implication directe sur la navigation. Le matériel de sécurité obligatoire varie selon que l'on navigue à moins ou plus de 6 milles d'un abri. Il y a désormais une certaine responsabilité du plaisancier sur le choix de son matériel de sécurité et sur la navigation qu'il pratique. Il ne lui est plus formellement interdit de traverser l'atlantique sur un bateau de 6 m de catégorie de conception C ou D (à condition d'avoir le matériel de sécurité pour naviguer à plus de 6 milles), mais il sera, le cas échéant, tenu responsable des risques importants qu'il a pris en utilisant le bateau pour un usage très supérieur à celui prévu pour son bateau.

Pour les bateaux en construction amateur, le constructeur doit remplir une déclaration sur l'honneur qu'il a bien suivi les normes. Pour un bateau de catégorie de conception C ou D, l'application de la norme de stabilité et la flottabilité ISO 12217 doit être effectuée par le constructeur (ou un organisme notifié, à son choix), mais pour les catégories A ou B elle doit être effectuée par un organisme notifié.

Un détail important: tout bateau mis sur le marché dans un état de l'UE (lettre de pavillon, certificat d'immatriculation, etc) avant le 14/06/1998 (arrivée de la directive) est approuvé en France, alors qu'il fallait précédemment qu'il soit approuvé par l'administration française.

5.2 LES BATEAUX EN CONSTRUCTION AMATEUR.

5.2.1 Les bateaux 100% amateur

Ils sont théoriquement soumis à approbation dans le cadre de la division 224 comme précisé ci-dessus

5.2.2 Les bateaux partiellement construits par un professionnel et finis par un amateur

Les bateaux partiellement finis doivent être marqués CE (voir & 4.4)

Lorsque la finition est assurée par un amateur, cette partie est théoriquement soumise à approbation dans le cadre de la division 224

Note 1 : Un bateau construit par un amateur peut également être marqué CE après construction, mais attention, il faut pour cela trouver un organisme notifié disposé à le faire. Il vaut bien évidemment mieux le contacter avant la construction.

Note 2 : Un constructeur amateur peut créer assez facilement une petite entreprise ou s'inscrire comme artisan, ce qui lui permet de marquer CE le bateau.

5.3 LES AUTRES BATEAUX.

5.3.1 Les Kayaks de mer

Ils dépendent de l'article 224-4 qui prescrit des exigences de flottabilité, autocertifiées par le constructeur.

5.3.2 Les Motos aquatiques (Véhicules nautiques à moteur VNM)

En attendant d'être pris en compte par la directive, elles dépendent de l'article 224-5, la Norme ISO 13950 Motos aquatiques doit être appliquée.

6 L'IMMATRICULATION-FRANCISATION EN FRANCE

Tous les bateaux de plaisance (à l'exception des "engins de plage") naviguant en eaux maritimes doivent être immatriculés par les Affaires Maritimes et sont assujettis à la réglementation maritime.

De plus amples renseignements peuvent être obtenus sur le site du ministère www.mer.gouv.fr

Note : Nous utilisons le terme courant "Bateau" tandis que l'administration utilise le terme juridique de "navire", qui est un "bateau naviguant sur la mer".

6.1 IMMATRICULATION.

L'arrêté du 30 novembre 1999 précise la procédure d'immatriculation des navires de plaisance, et permet l'immatriculation provisoire des bateaux neufs non francisés.

Le bateau doit être immatriculé dans un quartier des Affaires Maritimes qui lui délivrera un titre de navigation et lui attribuera un numéro d'immatriculation.

L'immatriculation peut être obtenue par correspondance ou sur place, elle diffère selon **que la jauge brute est supérieure ou inférieure à 3 tonnes**. Elle est gratuite.

Depuis la loi n°96-151 du 26 février 1996, les ressortissants de l'Union européenne peuvent faire immatriculer leur bateau de plaisance sous pavillon français dans les mêmes conditions que les ressortissants français.

6.2 TITRE DE NAVIGATION.

6.2.1 Bateaux d'une jauge brute ≤ 3 tonnes

Ces bateaux sont dispensés de **la francisation**, mais ils doivent être immatriculés auprès d'un quartier des Affaires Maritimes qui leur délivre un titre de navigation d'un modèle simplifié, ("carte de circulation" de couleur bleue).

Cependant, pour se rendre dans les eaux territoriales étrangères, un bateau de jauge inférieure à 3 Tx doit être francisé.

Le dossier peut être rempli par le propriétaire du bateau, le constructeur ou le négociant. Il est à adresser au quartier des Affaires Maritimes choisi ou directement auprès de : DSI (Direction des services Informatiques) B.P. 130 - 35408 Saint-Malo Cedex Tel 02 99 19 60 00 Fax 02 99 82 78 93 email DSI-Support@equipement.gouv.fr

Le dossier doit comprendre :

6.2.1.1 Pour un bateau neuf.

- 1) Une fiche plaisance remplie par l'acheteur. Cet imprimé sert de demande d'immatriculation.
- 2) Un original de la facture d'achat ou de l'acte de vente.
- 3) Une pièce nationale d'identité.
- 4) Un justificatif du domicile et, en plus, pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois en France, une déclaration sur l'honneur.
- 5) Dans le cas où le propriétaire installe un moteur (HB ou IB) sur le bateau qu'il achète : joindre la facture d'achat du moteur ou toute pièce justifiant la légitimité de sa possession.
- 6) Pour les bateaux insubmersibles au sens de l'article 224.2.24, une attestation d'insubmersibilité sur l'imprimé officiel disponible auprès de la FIN (Imprimé avec 2 barres rouges voir copie ci-dessous). Cette disposition n'est plus valable que pour les bateaux approuvés insubmersibles avant le 01/01/2005.

6.2.1.1.1 Pour un bateau marqué "CE"

7a) Un original de la déclaration écrite de conformité sur l'imprimé officiel disponible auprès de la FIN (Imprimé avec 2 barres rouges voir copie ci-dessous).

8a) Un original du certificat de conformité à la jauge type d'un navire de plaisance de série sur l'imprimé officiel disponible auprès de la FIN et rempli par le constructeur (imprimé avec 2 barres bleues voir copie ci-dessous), ou le certificat de jauge à l'unité.

6.2.1.1.2 Pour un autre bateau

7b) Original de la décision d'approbation à l'unité par un centre de sécurité.

8b) Un original du certificat de jauge.

Remarque : Les seuls bateaux neufs ne devant pas être marqués CE sont ceux qui ne rentrent pas dans le cadre de la directive 94/25, c'est à dire les bateaux de construction amateur, les bateaux de course ou expérimentaux, les hydroptères, etc..

6.2.1.2 Pour un bateau déjà immatriculé en France (bateau d'occasion)

1) L'acte de vente sur papier libre en un exemplaire (il est conseillé au vendeur et à l'acheteur de garder l'exemplaire de l'acte de vente signé).

2) Une pièce nationale d'identité ;

3) La carte de circulation remise par l'ancien propriétaire.

4) Une fiche plaisance au nom du nouveau propriétaire

5) Dans le cas où le propriétaire installe un moteur (HB ou IB) sur le bateau qu'il achète : joindre la facture d'achat du moteur ou toute pièce justifiant la légitimité de sa possession.

6.2.1.3 Pour un bateau d'occasion pas encore immatriculé en France

6.2.1.3.1 Pour un bateau marqué CE

On demande les mêmes documents que pour un bateau neuf.

6.2.1.3.2 Pour un bateau mis pour la première fois sur le marché européen après le 16/06/1998

Le bateau doit être marqué CE, puis mêmes documents que pour un bateau neuf.

Remarque : Cela signifie qu'un bateau provenant, des USA ou de Monaco, Jersey, etc..., doit être marqué CE, avec intervention d'un organisme notifié, même s'il est âgé de 20 ans !!.

6.2.1.3.3 Pour un bateau ayant déjà été mis sur le marché européen avant le 16/06/1998.

Le bateau doit être approuvé par un centre de sécurité selon la division 224, puis mêmes documents que pour un bateau neuf.

6.3 BATEAUX D'UNE JAUGE BRUTE SUPÉRIEURE A 3 TX :

Le bateau doit être d'abord **francisé** auprès d'un bureau des Douanes avant d'être **immatriculé** auprès d'un quartier des Affaires Maritimes pour délivrance du "titre de navigation".

6.3.1 Francisation

Le dossier est adressé en premier à la Douane (bureau de Douane d'un port du littoral choisi par le propriétaire) et doit comprendre :

6.3.1.1 Pour bateau neuf :

1) Une fiche plaisance remplie par l'acheteur. Cet imprimé sert de demande d'immatriculation.

2) Un original de la facture d'achat ou de l'acte de vente.

3) Une pièce nationale d'identité.

4) Une demande de francisation établie en 2 exemplaires. Un justificatif du domicile et, en plus, pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois en France, une déclaration sur l'honneur. Cette demande peut être remplie ou téléchargée sur le site Internet www.finances.gouv.fr/douanes

5) Un justificatif du domicile et, en plus, pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois en France, une déclaration sur l'honneur.

- 6) 1 photographie d'identité récente.
 - 7) Un certificat de non-similitude de nom lorsque la jauge brute du bateau est supérieure à 25 tonnes.
 - 8) Dans le cas où le propriétaire installe un moteur (HB ou IB) sur le bateau qu'il achète : Joindre la facture d'achat du moteur ou toute pièce justifiant la légitimité de sa possession.
 - 9) Pour les bateaux insubmersibles au sens de l'article 224-2.24, une attestation d'insubmersibilité sur l'imprimé officiel disponible auprès de la FIN (Imprimé avec 2 barres rouges voir copie ci-dessous).
- Note : Les pièces 1 à 6 sont les mêmes que celles demandées pour un bateau < 3 tonnes.

6.3.1.2 Bateaux marqués "CE" :

- 10a) Un original de la déclaration écrite de conformité sur l'imprimé officiel disponible auprès de la FIN (Imprimé avec 2 barres rouges voir copie ci-dessous).
- 11a) Un original du certificat de conformité à la jauge type d'un navire de plaisance de série sur l'imprimé officiel disponible auprès de la FIN et rempli par le constructeur (Imprimé avec 2 barres bleues voir copie ci-dessous), ou le certificat de jauge à l'unité.

6.3.1.3 Autres bateaux :

- 10b) Original de l'attestation de construction et de jauge d'un navire de plaisance de série.
- 11b) Original de la décision d'approbation à l'unité et du certificat de jauge.

Remarque : Les seuls bateaux neufs ne devant pas être marqués CE sont ceux qui ne rentrent pas dans le cadre de la directive 94/25, c'est à dire les bateaux de construction amateur, les bateaux de course ou expérimentaux, les hydroptères, etc.

6.3.1.4 Pour un bateau d'occasion :

- 1) Acte de vente sur papier libre en 2 exemplaires (voir modèle proposé ci-dessous). Il est conseillé au vendeur et à l'acheteur de garder un exemplaire de l'acte de vente signé.
- 2) Une pièce nationale d'identité.
- 3) L'acte de francisation et titre de navigation remis par l'ancien propriétaire.
- 4) Une fiche plaisance (au nom du nouveau propriétaire).
- 5) Une photographie d'identité récente par acheteur.
- 6) Un relevé d'identité bancaire.

*Le bureau des Douanes adresse ensuite au propriétaire un document commun Douane-Affaires Maritimes (livret à couverture orange) dont il a rempli la première partie, "l'acte de francisation".
La deuxième partie constitue le "titre de navigation".*

6.3.2 Immatriculation

Le propriétaire doit alors envoyer ce livret orange au bureau des Affaires Maritimes (si possible du même port) qui annotera la deuxième partie "titre de navigation" et délivrera le numéro d'immatriculation. Dans la pratique le dossier d'immatriculation est transmis aux Affaires Maritimes par la Douane.

:L' administration étudie actuellement, pour les bateaux d'occasion, une procédure d'aide à la décision permettant de remplacer certains documents exigés en vue de l'immatriculation ou la re-immatriculation.

Quelques adresses utiles

Désignation	Téléphone	Fax	email	site
DSI Centralisation immat.	02 99 19 60 00	02 99 82 78 93	Support@equipement.gouv.fr	
DAM (Mission Plaisance)	01 40 81 72 71		missionplaisance@equipement.gouv.fr	mer.gouv.fr
Information Douanes Bordeaux	05 57 81 03 63			finances.gouv.fr/douanes
Information Douanes Paris	08 25 30 82 63			finances.gouv.fr/douanes
Service de la jauge Paris	01 55 07 47 04	01 55 07 47 60		
Service de la jauge Dunkerque	02 28 58 05 05	02 28 63 14 95		
Service de la jauge Rouen	02 32 10 21 86			
Service de la jauge Lorient	02 97 21 76 81			
Service de la jauge Nantes	02 40 69 66 95	02 40 73 43 07		
Service de la jauge Bordeaux	05 56 11 16 90			
Service de la jauge Marseille	04 95 04 52 20	04 91 14 14 75		
Le "livre de bord - Bloc Marine" édité par Interval éditions est une mine d'or d'informations pratiques et administratives				
Le livre de Bord-Bloc Marine	04 91 54 38 97	04 91 33 35 67	contact@blocmarine.com	

On trouvera ci-dessous des fac-similé de :

- Fiche plaisance (disponible auprès du quartier maritime ou du ministère).
- Certificat de conformité à la jauge type (disponible auprès de la FIN).
- Modèle d'acte de vente (selon proposition du Ministère).



FICHE PLAISANCE

Immatriculation d'un navire de plaisance

CADRE RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION

Date d'établissement Quartier d'immatriculation Numéro d'immatriculation Numéro d'approbation (1)

À REMPLIR PAR LE PLAISANCIER

- 1ère immatriculation en plaisance Changement de propriétaire Autres modifications
 Exportation ou passage en eaux intérieures Radiation/Destruction

Quartier des Affaires Maritimes de rattachement choisi :

En cas de mutation de propriété ou de changement des caractéristiques du navire, il n'y a lieu de renseigner que les rubriques à modifier.

PROPRIÉTAIRE (2)

Propriétaire unique ou 1^{er} copropriétaire

Nom et prénom ou raison sociale

Date de naissance (3) Nationalité (4)

Adresse (5)

Localité Code postal Pays (4)

Catégorie socio-professionnelle (6) Statut juridique (7) Secteur d'activité (8)

2^e copropriétaire

Nom et prénom ou raison sociale

Date de naissance (3) Nationalité (4)

Adresse (9)

Localité Code postal Pays (4)

Catégorie socio-professionnelle (6) Statut juridique (7) Secteur d'activité (8)

Nota : Si la copropriété comporte plus de 2 copropriétaires, cocher cette case et inscrire les autres copropriétaires en page 2

NAVIRE

Nom du navire (voir nota 2, page 3)

Nom de la série

Catégorie de navigation demandée (10) Insubmersibilité selon réglementation française : oui non

Puissance totale installée (11) kW Nombre de moteurs

Moteur 1 : marque N° kW

Moteur 2 : marque N° kW

N° HIN - N° d'identification de la coque

Assurance : oui non Utilisation du navire prévue : usage personnel formation (club, école, etc.) NUC (12)

Nota : La composition du dossier à présenter au Service des Affaires Maritimes est indiquée en page 3 du présent formulaire. Pour les renvois (1) à (12) voir page 4 du formulaire.

CAAM-11.96.01

CERTIFICAT DE CONFORMITE A LA JAUGE TYPE D'UN NAVIRE DE PLAISANCE DE SERIE

Je soussigné⁽¹⁾ _____
certifie sous ma propre responsabilité, que le navire :
Numéro d'identification de la coque : _____
Nom de série : _____
Longueur extrême⁽²⁾ : _____ m largeur : _____ m
Creux au pont : _____ m Puissance maximale autorisée⁽³⁾ : _____ kW
Pourtour : _____ m Puissance installée : _____ kW
Construit ou importé⁽⁴⁾ le _____
Est conforme à la jauge-type n° _____ pour une jauge brute de : _____ tonneau(x).
Fait à _____, le _____

(1) A remplir par le constructeur ou l'importateur
(2) Distance séparant les points extrêmes avant et arrière de la structure permanente du navire
(3) Si le navire n'est pas équipé d'installation motrice fixe
(4) Biffer la mention inutile

ACTE DE VENTE D'UN NAVIRE DE PLAISANCE

Entre les soussignés :

NOM :	Domicile (adresse de la résidence principale) :
Prénom :	—
Date :	—
et lieu de naissance :	—
Nationalité :	

VENDEUR(S), d'une part

et

NOM :	Domicile (adresse de la résidence principale) :
Prénom :	—
Date :	—
et lieu de naissance :	—
Nationalité :	

ACHETEUR(S), d'autre part

Il a été convenu ce qui suit :

Madame, Monsieur agissant en qualité de propriétaire
du navire ci-après désigné,

Caractéristiques du navire	Caractéristiques du/des moteur(s)
Nom :	Marque :
Marque :	Type (hors-bord, fixe, relevable) :
Type (moteur, voilier, VNM, autres) :	Puissance :
Numéro HIN : (ou N° de coque)	N° de série :
Jauge brute : Longueur :	
Equipements vendus avec le navire (ou inventaire annexé au présent acte et signé par les parties) :	

Francisé en Douane à : **Sous le numéro :**

Immatriculé aux Affaires maritimes à : **Sous le numéro :**

déclare vendre la totalité dudit navire (ou le cas échéant, préciser le %)

à Madame, Monsieur qui l'accepte aux clauses et conditions suivantes :

- **Etat du navire** : L'acheteur déclare bien connaître le navire pour l'avoir visité et l'accepter dans l'état où il se trouve.
- **Dettes** : Le vendeur déclare qu'il n'existe sur ledit navire aucune dette ni inscription hypothécaire et garantit l'acheteur contre toute réclamation à ce sujet.
- **Prix de vente** : La présente vente est conclue pour la somme de(en chiffres)
.....(en toutes lettres)
- **Mode de règlement** :
- **Livraison** : Le navire sera livré le à

En foi de quoi les parties étant d'accord, le présent acte a été clos et signé après lecture par chacune des parties.

Fait en exemplaires, le , à

VENDEUR(S)

ACHETEUR(S)

NOTA : Ce document étant un modèle simplifié, ne pas hésiter pas à le compléter si nécessaire (état du navire, réparations à la charge du vendeur préalablement à la livraison, armement, réserves, conditions de paiement, etc ...)

S'il s'agit d'un navire en copropriété, préciser pour chacun des vendeurs ou acheteurs le nombre de parts Il est conseillé à chacune des parties de conserver un exemplaire signé de l'acte de vente

LES FORMALITES DE TRANSFERT DE PROPRIETE DOIVENT ETRE EFFECTUEES DANS LE DELAI D'UN MOIS MAXIMUM

AUPRES DU SERVICE DES AFFAIRES MARITIMES

SI LE NAVIRE EST FRANCISE, LES FORMALITES DOIVENT, AU PREALABLE, ETRE EFFECTUEES CONJOINTEMENT

PAR LE VENDEUR ET L'ACHETEUR AUPRES DU SERVICE DES DOUANES

(Les actes de vente des navires de plaisance avec équipage salarié sont soumis au visa des Affaires maritimes)

7 LES PROBLÈMES LIÉS À LA DIRECTIVE ET À SON APPLICATION

7.1 UNE DIRECTIVE PAS FAITE POUR LES PETITS CHANTIERS ET LES BATEAUX D'OCCASION.

7.1.1 Le cas des petits chantiers.

Avant l'arrivée de la directive, les bateaux devaient être (en France) approuvés (gratuitement) par l'administration. Depuis 1998, ils doivent être marqués CE.

Tous les bateaux de plus de 12 m doivent être entièrement vérifiés par un organisme notifié, ce qui entraîne un surcoût de l'ordre de plusieurs milliers d'€.

Les bateaux de moins de 12 m de catégorie B doivent avoir leur stabilité et leur flottabilité vérifiées par un organisme notifié, là aussi un surcoût. (ils peuvent être auto-certifiés en C en appliquant l'ISO 12217).

Ces surcoûts, avec l'avantage de libre circulation en Europe, sont tout à fait adaptés aux gros chantiers construisant en série, ils le sont beaucoup moins pour les petits chantiers, surtout ceux fabriquant les bateaux à l'unité, qui ne peuvent pas amortir les coûts sur une série.

Il y a donc un certain malaise chez les petits constructeurs.

En outre, les chantiers sont maintenant directement en "première ligne" devant un client mécontent. L'approbation du bateau par l'administration apportait une certaine sécurité au chantier, qui n'est plus du tout présente dans le cas de l'auto-certification, modérément protectrice.

7.1.2 Les bateaux d'occasion ou mis sur le marché communautaire après construction.

Avant l'arrivée de la directive, les bateaux devaient être (en France) approuvés (gratuitement) par l'administration. Ils doivent maintenant être marqués CE, avec l'intervention d'un organisme notifié, ce qui coûte cher.

7.2 LES INTERPRÉTATIONS DE LA DIRECTIVE ET SA JURISPRUDENCE.

La directive, comme tout texte juridique a ses lacunes, ses erreurs et ses limites. Elle doit donc être interprétée et/ou corrigée.

La Communauté a prévu deux instances pour cela :

7.2.1 Le RSG

Le RSG (Recreational Sectorial Group), Groupe sectoriel en français, qui regroupe l'ensemble des organismes notifiés, plus la Fédération européenne des usagers (EBA), l'ICOMIA (les constructeurs) et des représentants de la commission.

Le RSG élabore un texte qui a pour but de promouvoir une interprétation commune de la directive.

Le RSG publie un guide d'application de la directive (RSG Guidelines) et des recommandations d'usage (RFU) qui répondent à un certain nombre de questions précises posées par les membres du RSG.

Ces documents sont disponibles (en anglais seulement) sur le site du RSG : www.rsg.be

Une version française, traduite par la FIN, existe et sera bientôt disponible sur le site de la FIN www.france-nautic.com.

7.2.2 Le "Standing Committee"

Le "Standing Committee" (Comité permanent en français) regroupe les membres du RSG, et les experts de la commission.

Il publie des avis ou commentaires, et notamment le document :

"Directive sur les bateaux de plaisance et commentaires" qui est téléchargeable à l'adresse suivante :

http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_regulatory/doc/guide_v2_94_25_fr.pdf

C'est le texte de la directive accompagnée de nombreux commentaires. Nous en conseillons vivement la lecture pour tous ceux qui rencontrent des cas particuliers.

8 LES ÉVOLUTIONS DE LA DIRECTIVE

8.1 LES MODIFICATIONS INTERVENANT EN 2006 ET 2007

8.1.1 Les raisons de la modification

A la demande de certains pays, la directive a été modifiée en 2003 (par la directive 2003-44)
 Cette modification porte essentiellement sur :

- la limitation des rejets gazeux par les moteurs (à la demande de l'Allemagne, notamment pour l'utilisation sur des lacs comme le Bodensee = Lac de Constance).
- la limitation des bruits d'échappement des moteurs (à la demande de la Suède).
-

8.1.2 Les exigences concernant les émissions gazeuses

Les nouvelles exigences sont les suivantes :

Niveaux maxima d'émission demandés par la Directive 94/25 (Prévision jan 2005: Diesel et 4T; Jan 2006/2: 2T)										
Type de Moteur	CO			HC			NOx			Particules
	Taux maximal (g/kW/h)			Taux maximal (g/kW/h)			Taux maximal (g/kW/h)			
	A+B/ (P _N) ⁿ			A+B/ (P _N) ⁿ			A+B/ (P _N) ⁿ			
	A	B	n	A	B	n	A	B	n	
2T Essence	150	600	1,0	30	100	0,75	10,0	0	0	sans objet
4T Essence	150	600	1,0	6,0	50	0,75	15,0	0	0	sans objet
Diesel	5	0	0	1,5	2,0	0,50	9,8	0	0	1,0

8.1.3 Commentaires sur les exigences sur les émissions gazeuses

Ces exigences d'émission se situent à un niveau raisonnablement élevé.

Les moteurs 2temps classique n'arriveront pas à s'y conformer et l'on devra passer par des moteurs soit 4 temps soit des 2 temps à injection.

Pour les moteurs diesel, il faudra passer par des systèmes sophistiqués d'injection ou "common rail".

Une bonne proportion des moteurs actuellement mis sur le marché en Europe sont déjà des moteurs "propres". En effet ces moteurs sont également prévus pour le marché américain où certains états des USA exigent déjà ce type de moteur.

De toute manière l'achat d'un moteur "propre" est une bonne affaire pour l'acheteur, car sa consommation est de l'ordre de 20 à 25% inférieure à celle d'un moteur classique.

8.1.4 Les exigences concernant les émissions sonores

8.1.4.1 Les exigences

Puissance pour moteur unique en kW	Niveau maximal de pression sonore L _{pASmax} en dB
P _N ≤ 10	67
10 < P _N ≤ 40	72
P _N > 40	75

Les bateaux équipés de 2 moteurs auront droit à 3 dB supplémentaires.

Les bateaux équipés de moteurs hors bord et de moteurs S ou Z drive équipés d'un échappement intégré dans l'embase n'ont pas besoin d'avoir leur son évalué. Une série d'essais faits sur quelques bateaux type sera considérée comme suffisante pour garantir que tous les bateaux

équipés de ce moteur passent les critères de bruit. Cela est dû au fait que le système d'échappement intégré (qui est la principale source de bruit) ne peut être modifié par le constructeur.

Les émissions sonores doivent être normalement mesurées selon la norme ISO 14509-1 avec les exceptions suivantes.

- les bateaux ayant un nombre de Froude $\leq 1,1$ et un rapport puissance/déplacement \leq kW/t, (ndlr : c'est à dire les bateaux "lents" et peu puissants), sont considérés comme conformes aux exigences s'ils sont installés selon les spécifications du fabricant du moteur. Pour mémoire, le nombre de Froude est $Fn = \frac{V}{\sqrt{g Lwl}}$ avec V= vitesse du bateau (m/s), g= 9,81 m/s², et Lwl la longueur de flottaison.
- les bateaux pourront être, à l'avenir, quand l'ISO 94509-2 sera prête, évalués en les comparant avec des "bateaux type" de paramètres semblables ayant été mesurés, conformément à.

8.1.4.2 Commentaires

Nous considérons que ces exigences partent d'un bon sentiment mais qu'elles sont très largement inadaptées et biaisées.

- Ces exigences sont inadaptées car elles obligent à mesurer le bruit de nombreux bateaux alors que seuls les bateaux surpuissants à échappement libre sont réellement concernés
- Ces exigences sont biaisées car la norme (pas la directive) dit que le bruit de 75 dB doit être mesuré à 25 m du bateau allant à pleine vitesse (comme une auto ou une moto en ville,) sauf qu'en France et dans de nombreux pays européens on ne peut aller à pleine vitesse à moins de 300 m du rivage. Le bruit final que le public ressent de la côte n'a plus rien à voir : dès 75 dB à 25 m, il ne reste plus que 59 dB à 300 m, c'est à dire un niveau sonore de l'ordre du bruit de fond (lequel allait de 52 à 72 dB lors d'essais effectués à Cannes).

La norme ISO 14509-1 définit les modalités d'essai du bruit aérien émis par le bateau. Comme cette norme a été élaborée par des acousticiens et que les mesures doivent être reproductibles, il faut effectuer les mesures en tenant le microphone à 25 m ⁺² m de la partie la plus proche de la coque.

Il faut en outre faire les mesures en l'absence de précipitations, par mer calme avec une hauteur de vagues inférieure à 100 mm pour les coques planantes (200 mm pour les autres) et une force de vent inférieure à 5 m/s (10 nds soit force 4).

On voit qu'avec ces restrictions il y ait des pays comme la Suède ou l'Ecosse où il soit quasiment impossible de mesurer ce bruit pendant l'hiver.

Enfin, les Motos aquatiques (VNM) sont surtout bruyantes (même si les nouveaux modèles ont fait de gros progrès en quelques années dans ce domaine) quand le moteur et la turbine s'emballent lorsqu'ils décollent sur les vagues. Comme la mesure du bruit peut se faire par mer plate, des embarcations qui sont parfois ce qui se fait de plus de plus désagréable du point de vue sonore passent aisément la norme II.

La partie de 2 de la norme risque de ne pas remplir son office car il apparaît que de nombreux constructeurs refuseront, pour confidentialité industrielle, de fournir les caractéristiques détaillées de leurs bateaux, lesquels ne pourront entrer dans la liste de bateaux-type.

Devant ces problèmes, plusieurs fédérations d'industries nautiques et PME européennes (dont la FIN et notre motoriste Nanni Industries) ont réalisé un projet de recherche européen baptisé "Soundboat". Ce projet a pour but de déterminer des moyens d'évaluation des émissions sonores par d'autres méthodes que la mesure de l'ISO 14509-1. Les résultats de cette étude sont intéressants et permettront de modifier les normes ou de les appliquer de manière plus "intelligente". Une bouée automatique "Sound buoy" a également été développée.

8.1.5 Les autres modifications

- Intégration des VNM (Motos aquatiques) dans la directive, avec une norme. Ceci afin que les motos aquatiques aient leur bruit et rejets gazeux limités au même titre que les bateaux.

Modifications ou rectifications de la directive, dont :

- la possibilité d'utiliser un module supérieur à celui exigé par la directive : Un bateau normalement en auto-certification (Module A) pourra utiliser le module Abis ou B+C.
- quelques corrections sur la définition des catégories. La catégorie A n'est plus illimitée et exclut les "conditions anormales". La catégorie D sera définie comme suit : "*D : En eaux protégées : conçu pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre*".
- le N° d'identification de la coque (HIN) devient le numéro d'identification du bateau. La directive reconnaît que le N° est un numéro de traçabilité et que le code constructeur est celui du responsable de la mise sur le marché et pas uniquement le constructeur de la coque. La norme sur le HIN sera rectifiée en conséquence.
- la charge maximale recommandée exclut le poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins.
- des détails sur les réservoirs de carburant.
- des détails sur les systèmes de lutte contre l'incendie. "*Le bateau ne doit pas être mis en service avant que l'équipement approprié n'ait été mis en place*".
- les bateaux équipés de systèmes de rétention doivent être munis d'un nable de pont de manière à permettre le pompage.
- les bateaux non marqués CE mis pour la première fois sur le marché communautaire doivent être marqués CE, avec l'intervention d'un organisme notifié.

8.1.6 Les dates d'entrée en vigueur des amendements.

Aux dernières nouvelles, les dates initialement prévues ont été repoussées d'un an, soit :

- le 1^{er} janvier 2006 pour les exigences constructives
- le 1^{er} janvier 2006 pour les exigences concernant les moteurs diesel et 4 temps
- le 1^{er} janvier 2007 pour les exigences concernant les moteurs 2 temps

8.1.7 Remarque importante

Les nouvelles exigences de la directive ne s'appliquent que sur les moteurs ou bateaux mis sur le marché communautaire après la date d'entrée en vigueur.

Les moteurs ou bateaux actuellement sur le marché n'ont en aucun cas besoin d'être changés ou modifiés.

Certains commerçants peu scrupuleux racontent à leur client qu'ils doivent changer de moteur sur leur bateau, c'est au mieux de la méconnaissance, au pire de l'escroquerie !

8.2 LES CONSEQUENCES PRATIQUES POUR 2006 ET 2007

8.2.1 De nouvelles déclarations écrites de conformité (DEC) dès le 1^{er} janvier 2006

De nouvelles déclarations écrites de conformité sont en préparation, elles sont, pour le moment, de 4 types:

1. une déclaration totale construction, conception et éventuellement émissions sonores (voir ci-dessous) à remplir par le constructeur du bateau.
2. une déclaration de la conformité aux exigences démissions gazeuses (à remplir par les fabricants des moteurs inboard)

3. une déclaration de la conformité aux exigences démissions gazeuses et sonores (à remplir par les fabricants des moteurs HB ou Z Drive à échappement intégré)
4. un déclaration de conformité pour motos aquatiques : Construction+émissions sonores et gazeuses.

Les déclarations ci-dessus ne seront obligatoires qu'à partir du 1^{er} janvier 2007 pour les moteurs 2 temps (pour les émissions gazeuses et sonores).

(Voir ci-dessous les formulaires actuellement prévus par l'administration européenne pour les DEC 2006, attention documents provisoires)

8.2.2 La conformité aux émissions gazeuses.

Cette conformité est à fournir par le constructeur du moteur suivant l'Annexe XVII du décret français (voir le décret 96/-611 modifié par décret 185-2005 ci après).

8.2.3 La conformité aux émissions sonores.

Cette conformité est à établir:

- par le fabricant du moteur, si le bateau est équipé d'un moteur HB ou Z Drive avec échappement intégré;
- par le fabricant du bateau dans les autres cas.
 - o Si le bateau a une vitesse maximale modérée et est peu motorisé cette conformité s'évalue en auto-certification par application des formules (voir ci-dessous)
 - o Pour les autres bateaux cette conformité s'évalue par un organisme notifié après essai de bruit conforme à la norme ISO 14509. le N° de certifi cat d'essai de l'organisme notifié est à fournir.

Important: La directive prévoit également dans son article 1 qu'en cas de remotorisation importante (augmentation de puissance supérieure à 15 %), le professionnel ayant effectué cette remotorisation fasse évaluer le niveau sonore. Il faut que les professionnels soient conscients de ce que cela implique et des frais liés à une mesure du bruit par un essai de passage selon l'ISO 14509.

L'ISO 14509 n'existe pour le moment que dans sa partie 1, qui demande de faire 2 passages AR devant un microphone sonomètre calibre (très cher) à une distance de 25 m. Cet essai doit se faire par un vent inférieur à force 3 à 4t un clapot inférieur à 10 cm !. Outre le prix de revient de cet essai (qui doit être conduit par un expert du son spécialisé) les restrictions météorologiques ne garantissent pas que l'on pourra effectuer l'essai à la date prévue.

Les autres parties de la norme qui permettraient d'utiliser des essais sur des bateaux semblables ne sont pas encore prêtes.

8.2.4 L'autocertification par le nombre de Froude et le rapport P/D

Les bateaux dispensés de l'essai de bruit sont les bateaux peu rapides et peu motorisés (en gros les voiliers et les bateaux à moteur à déplacement);

Il faut pour cela vérifier que l'on a à la fois:

- le nombre de Froude inférieur à 1,1
- le rapport P/D inférieur à 40.

Le **nombre de Froude** a été inventé par l'anglais Wiliam Froude au 19^e siècle lorsqu'il a commencé à tester des maquettes de bateau pour en déduire la résistance de vagues. Il a constaté que la résistance à l'avancement d'un bateau augmentait fortement lorsque le train de vagues qu'il créait devenait: une vague à l'arrière, l'autre à l'avant. La vitesse correspondante est appelée "Vitesse limite".

. Une analyse dimensionnelle a montré qu'un "nombre pur" pouvait caractériser cet état. Ce nombre a été ensuite baptisé de son nom pour lui rendre hommage.

Le nombre de Froude est $F_n = \sqrt{\frac{V}{g L_{WL}}}$ où V est la vitesse du bateau, L_{WL} est la longueur à la flottaison et g

est l'accélération de la pesanteur. Ce g est nécessaire si l'on veut que ce nombre soit un nombre "pur" et soit le même pour la maquette et le bateau grandeur nature.

Si l'on utilise le système International (SI) V est exprimé en m/s, L_{WL} est en m, et $g=9,81$, le vitesse limite correspond à un nombre de Froude d'environ 1,25. Si l'on veut dépasser largement cette vitesse pour un monocoque, il faut généralement des formes planantes, pour passer d'un régime "poussée d'Archimède pure" à un régime de sustentation dynamique. Pour simplifier la lecture, la vitesse est exprimée en nœuds dans le graphique ci-dessous.

Une valeur du nombre de Froude de 1,1 signifie que l'on commence sérieusement à s'approcher de la vitesse limite, et que la puissance nécessaire croit énormément pour les bateaux non planants.

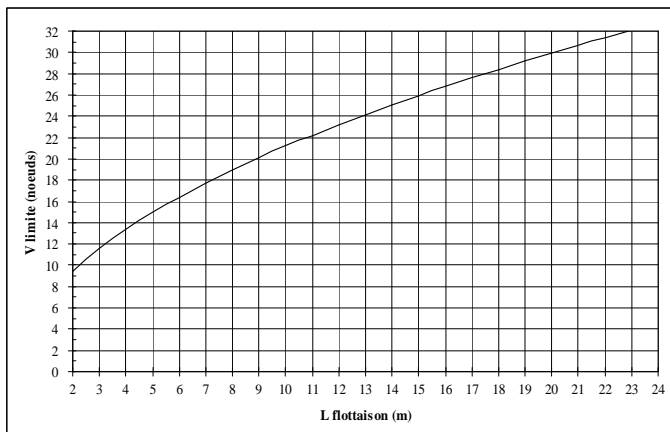
Le rapport P/D donne un autre indicateur de la "puissance relative" du bateau. Plus un bateau est puissant par rapport à son déplacement, plus il est susceptible d'être bruyant.

En système SI, la puissance est exprimée en kW (1 cheval =0,736 kW, 1 Hp=0,745 kW).

Le déplacement D donné dans la formule de la directive est en tonnes.

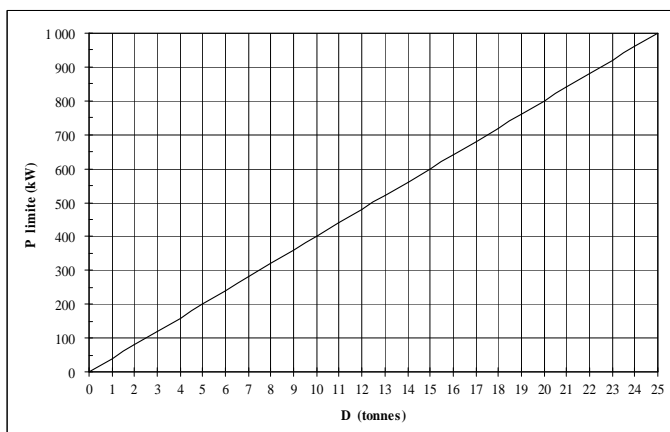
Il y a actuellement des discussions avec la commission pour savoir si la puissance est exprimée en sortie de vilebrequin ou sur l'arbre d'hélice. La différence est de quelques % pour un inverseur mécanique et une ligne d'arbre, elle peut être importante pour un inverseur hydraulique et des renvois d'angle (Z drive).

De même nous discutons pour savoir si le déplacement est en charge ou en conditions d'essai.



Vitesse correspondant à $F_n=1,1$
(Vitesse en nœuds)

Si on est au dessus de la courbe
Il faut évaluer le volume sonore



Puissance (kW) correspondant à $P/D=40$
D en tonnes

Si on est au dessus de la courbe
Il faut évaluer le volume sonore

Exemple de calcul de re-motorisation (également valable pour une motorisation initiale)

Remarque: depuis l'arrivée de la directive toutes les grandeurs sont mesurées selon la norme ISO 8666 : *Caractéristiques principales*.

Un client a un bateau à voile de 10 m avec un moteur de 50 ch qu'il veut passer à 60 ch.

Il faut d'abord vérifier quels sont sa longueur à la flottaison et son déplacement.

La longueur à la flottaison est généralement indiquée dans le manuel du propriétaire, disons 8,5 m.

Pour le déplacement il faut, la aussi, regarder le manuel du propriétaire.

Selon l'ISO 8666, les masses sont exprimées en kg, à diviser par 1000 pour avoir des tonnes.

La masse lège est m_{LCC} (LCC pour Light craft conditions)

La masse en charge est m_{LDC} (LDC pour Loaded displacement conditions)

La masse qui nous intéresse est m_P (P pour essais de performance), si cette masse ne nous est pas donnée, on peut interpoler entre la masse lège et en charge.

On supposera que pour notre voilier $m_P = 5\,000\text{ kg} = 5\text{ t}$

La nouvelle puissance souhaitée est de 60 ch = $60 \times 0,736 = 44\text{ kW}$.

La variation de puissance est de $60/50 = 1,2$ soit 20 %, donc plus des 15% acceptées par la directive.

Il faut donc réévaluer le niveau sonore.

Mais heureusement, en regardant les courbes, on voit que pour nécessiter un essai selon la norme, il faudrait que notre voilier de 8,5 m à la flottaison marche à plus de 19 nds au moteur ?

De même, le critère de puissance pour un voilier de 5 t ne demande une évaluation du bruit que si la puissance totale (du ou des moteurs) dépasse 200 kw (270 ch).

On voit donc que les voiliers (et les bateaux à moteur non planants) sont normalement loin des limites, mais que les bateaux semi-planants sont au-delà.

FAC SIMILE DU RECTO DE LA DEC 2006 POUR LES BATEAUX

**Déclaration de conformité d'un bateau de plaisance aux exigences de
conception, construction, et d'émissions sonores
de la directive 94/25/CE amendée par la directive 2003/44/CE**

(A remplir par le constructeur)

Non du constructeur du bateau: _____

Adresse 1 : _____ Adresse2 : _____

Ville: _____ Code postal: _____ Pays: _____

Nom du mandataire autorisé (le cas échéant): _____

Adresse 1 : _____ Adresse2 : _____

Ville: _____ Code postal: _____ Pays: _____

Nom de l'Organisme Notifié pour l'évaluation de la conception et de la construction (le cas échéant): _____

Adresse 1 : _____ Adresse2 : _____

Ville: _____ Code postal: _____ Pays: _____ Numéro ID: _____

N° de certificat d'examen CE de type: _____ Date: (Année/mois/jour) ___ / ___ / ___

Non de l'Organisme Notifié pour l'évaluation des émissions sonores (le cas échéant): _____

Adresse 1 : _____ Adresse2 : _____

Ville: _____ Code postal: _____ Pays: _____ Numéro ID: _____

Module utilisé pour l'évaluation de la construction: A Abis B+C B+D B+E B+F G H

Module utilisé pour l'évaluation des émissions sonores : A Abis G H

Autres directives communautaires appliquées: _____

DESCRIPTION DU BATEAU

N° d'identification du bateau (CIN)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nom commercial du bateau: _____ Type ou numéro: _____

Type de bateau:

- voilier bateau à moteur
 pneumatique
 autre (préciser): _____

Mode de propulsion principal

- voiles moteur à essence
 moteur diesel moteur électrique
 avirons
 autre (préciser): _____

Type de coque:

- monocoque multicoque
 autre (préciser): _____

Type de moteur:

- hors bord in-bord (intérieur)
 embase arrière de propulsion sans échappement intégré
 embase arrière de propulsion avec échappement intégré
 autre (préciser): _____

Matériau de construction:

- alliage léger (aluminium) plastique, résine armée
 acier bois
 autre (préciser): _____

Pontage

- entièrement ponté partiellement ponté
 coque ouverte
 autre (préciser): _____

Catégorie de conception maximale: A B C D

Puissance moteur maximale recommandée: _____ kW

Longueur de coque L_H: _____ m Bau B_H: _____ m Tirant d'eau T: _____ m

Je soussigné déclare au nom du constructeur du bateau que le bateau mentionné ci-dessus est conforme à toutes les exigences essentielles applicables de la manière spécifiée (et qu'il est conforme au type pour lequel le certificat d'examen CE de type a été délivré- effacer le texte entre parenthèses s'il n'a a pas eu d'examen CE de type.

Nom et fonction : _____
 (identification de la personne habilitée à signer
 au nom du constructeur ou de son mandataire autorisé)

Signature et titre: _____
 (ou marquage équivalent)

Date: (Année/mois/jour) _ / _ / _

FAC SIMILE DU VERSO DE LA DEC 2006 POUR LES BATEAUX

Exigences essentielles (Référence à l'article correspondant des Annexes IA & IC de la directive)	Normes utilisées (titre et/ou nom et date de publication)	Autre document normatif utilisé	Voir dossier technique
Exigences générales (2)			
N° d'identification du bateau – CIN (2.1)			<input type="checkbox"/>
Plaque du constructeur Plate (2.2)			<input type="checkbox"/>
Prévention des chutes par dessus bord et remontée à bord (2.3)			<input type="checkbox"/>
Visibilité à partie du poste de barre principal (2.4)			<input type="checkbox"/>
Manuel du propriétaire (2.5)			<input type="checkbox"/>
Intégrité et exigences structurelles (3)			
Structure (3.1)			<input type="checkbox"/>
Stabilité et franc-bord (3.2)			<input type="checkbox"/>
Flottabilité (3.3)			<input type="checkbox"/>
Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures (3.4)			<input type="checkbox"/>
Envahissement (3.5)			<input type="checkbox"/>
Charge maximale recommandée par le constructeur(3.6)			<input type="checkbox"/>
Emplacement su radeau de survie (3.7)			<input type="checkbox"/>
Évacuation (3.8)			<input type="checkbox"/>
Ancrage, amarrage et remorquage (3.9)			<input type="checkbox"/>
Caractéristiques de manoeuvrabilité (4)			
Moteurs et compartiments moteur (5.1)			
Moteurs in-bord (5.1.1)			<input type="checkbox"/>
Ventilation (5.1.2)			<input type="checkbox"/>
Parties exposées (5.1.3)			<input type="checkbox"/>
Démarrage du moteur hors-bord (5.1.4)			<input type="checkbox"/>
Circuit de carburant (5.2)			
Généralités - circuit carburant (5.2.1)			<input type="checkbox"/>
Réservoirs de carburant (5.2.2)			<input type="checkbox"/>
Circuits électriques (5.3)			
Systèmes de direction (5.4)			
Généralités - systèmes de direction (5.4.1)			<input type="checkbox"/>
Dispositifs de secours (Barre de secours) (5.4.2)			<input type="checkbox"/>
Systèmes de gaz (5.5)			
Protection contre l'incendie (5.6)			
Généralités (Protection contre l'incendie (5.6.1)			<input type="checkbox"/>
Équipement de lutte contre l'incendie (5.6.2)			<input type="checkbox"/>
Feux de navigation (5.7)			
Prévention des décharges (5.8)			
Annexe I.B – Émissions gazeuses	Voir la déclaration de conformité du fabricant du moteur		
Annexe I.C – Émissions sonores ¹			<input type="checkbox"/>
Niveaux d'émission sonores (I.C.1)	EN ISO 14509		<input type="checkbox"/>
Manuel du propriétaire (I.C.2)			<input type="checkbox"/>

¹ A ne remplir que pour les bateaux à moteurs in-bord ou à embase de propulsion arrière sans échappement intégré

Annexe A

Décret 96-611 (Modifié par le décret n°2005-185 du 25 février 2005) Transposant la directive 94-25 en droit français

Remarques : Ce décret reprend les grandes lignes de la directive, mais pas exactement, il s'en écarte notamment par :

Notes: Ce décret transpose la directive 94-25 EU modifiée par la directive 2003-44

Les changements importants sont surlignés en gris (voir le décret 2005-185 pour plus de détails)

En supplément des modifications de la directive, le décret reprend, dans son article 24, les dates de mise en application des nouvelles dispositions :

Les dispositions du présent décret modifiées par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005 et relatives aux véhicules nautiques à moteur et aux exigences en matière d'émissions gazeuses et d'émissions sonores s'appliquent à compter de la première mise sur le marché ou de la première mise en service du produit.

Les bateaux de plaisance, les véhicules nautiques à moteurs, les éléments et pièces d'équipement mentionnés à l'annexe II, les moteurs à allumage par compression et les moteurs à explosion à quatre temps, qui sont conformes à la réglementation française en vigueur le 31 décembre 2004, peuvent être mis librement sur le marché jusqu'au 31 décembre 2005. Les moteurs à explosion à deux temps, qui sont conformes à la réglementation française en vigueur le 31 décembre 2004, peuvent être mis librement sur le marché jusqu'au 31 décembre 2006.

Article 1. - Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

I. - Sont soumis aux dispositions du présent décret :

1°) En matière de conception et de construction :

- a) les bateaux de plaisance même partiellement achevés,
- b) les véhicules nautiques à moteur,
- c) les éléments ou pièces d'équipement mentionnés à l'annexe II du présent décret, lorsqu'ils ont été mis sur le marché communautaire séparément et lorsqu'ils sont destinés à être installés sur ces bateaux ou véhicules nautiques ;

2°) En matière d'émissions gazeuses :

- a) les moteurs de propulsion hors-bord ou internes qui sont installés ou sont spécialement conçus pour être installés sur des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur,
- b) les moteurs de propulsion hors-bord ou internes installés sur ces bateaux qui sont soumis à une modification importante ;

3°) En matière d'émissions sonores :

- a) les bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion interne,
- b) les bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion interne qui sont soumis à une transformation importante et mis sur le marché communautaire dans les cinq ans qui suivent cette transformation,
- c) les véhicules nautiques à moteur,
- d) les moteurs hors-bord et moteurs mixtes équipés d'un échappement intégré destinés à être installés sur des bateaux de plaisance.

II. - Sont exclus du champ d'application du présent décret :

1°) En ce qui concerne leur conception et leur construction :

- a) les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur constructeur,
- b) les canoës et les kayaks, les gondoles et les hydrocycles,
- c) les planches à voile,
- d) les planches de surf, y compris les planches à moteur,
- e) les bateaux conçus avant 1950 et leurs copies, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignés comme tels par leur constructeur,
- f) les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire,

- g) les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans,
- h) les bateaux spécialement destinés à recevoir un équipage et à transporter des passagers à des fins commerciales, quel qu'en soit le nombre,
- i) les sous-marins,
- j) les aéroglisseurs,
- k) les hydroptères,

l) les bateaux à vapeur à combustion externe, fonctionnant au charbon, au coke, au bois, au pétrole ou au gaz ;

2°) En ce qui concerne leurs émissions gazeuses :

a) les moteurs de propulsion installés ou spécialement destinés à être installés sur les bateaux et embarcations mentionnés aux a, f, h, i, j et k du 1° du II du présent article,

b) les moteurs de propulsion dont la conception est antérieure à 1950 et leurs copies, qui ne sont pas produits en série et qui sont montés sur les bateaux mentionnés aux e et g du 1° du présent paragraphe,

c) les moteurs de propulsion construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans ;

3°) En ce qui concerne leurs émissions sonores :

a) l'ensemble des bateaux mentionnés au 2° ci-dessus,

b) les bateaux mentionnés au g du 1° du II du présent article.

III. - Au sens du présent décret, on entend par :

a) "Bateau de plaisance", tout bateau ou navire de tout type, destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque, mesurée conformément à la norme harmonisée, a une longueur comprise entre 2,50 mètres et 24 mètres indépendamment du moyen de propulsion, y compris les bateaux pouvant être utilisés pour l'affrètement ou la formation à la navigation de plaisance, dès lors qu'ils sont mis sur le marché communautaire à des fins de loisir ;

b) "Véhicule nautique à moteur", toute embarcation de moins de 4 mètres de long, équipée d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçue pour être manœuvrée par une ou plusieurs personnes assises, debout ou agenouillées sur la coque ;

c) "Moteur de propulsion", tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé à des fins de propulsion, y compris les moteurs internes, les moteurs mixtes avec ou sans échappement intégré et les moteurs hors-bord à deux et quatre temps ;

d) "Modification importante du moteur", la modification d'un moteur qui pourrait éventuellement l'amener à dépasser les limites des émissions mentionnées dans l'annexe I, partie B, du présent décret, ou qui augmente la puissance nominale du moteur de plus de 15 %, à l'exclusion du remplacement ordinaire des éléments et pièces du moteur sans effet sur les caractéristiques des émissions ;

e) "Transformation importante du bateau", la transformation d'un bateau qui modifie son mode de propulsion, qui entraîne une modification importante du moteur ou qui modifie le bateau à un point tel que celui-ci est considéré comme un nouveau bateau ;

f) "Famille de moteurs", une classification retenue par le constructeur selon laquelle les moteurs, par leur conception, ont les mêmes caractéristiques d'émission et satisfont aux exigences du présent décret en matière d'émissions gazeuses.

Article 2. - Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

I. - Ne peuvent être construits en vue de la mise sur le marché communautaire, détenus en vue de la vente, mis sur le marché ou cédés à titre gratuit que les produits neufs mentionnés à l'article 1 qui respectent les exigences essentielles de sécurité, de santé, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs définies à l'annexe I, parties A, B et C, du présent décret.

Ne peuvent être importés des pays autres que les Etats membres de la Communauté européenne ou les Etats parties à l'accord instituant l'Espace économique européen que les produits mentionnés à l'article 1 qui satisfont aux mêmes exigences.

II. - Outre les exigences générales définies au 2 de l'annexe I du présent décret auxquelles doivent satisfaire tous les produits mentionnés à l'article 1 du présent décret, les exigences essentielles de 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 :

A. - Bateaux de plaisance conçus pour la navigation en haute mer ;

B. - Bateaux de plaisance conçus pour la navigation au large ;

C. - Bateaux de plaisance conçus pour la navigation à proximité de la côte ;

D. - Bateaux de plaisance conçus pour la navigation en eaux protégées.

Les bateaux de plaisance de chacune de ces catégories sont conçus et construits pour résister à des vents et des vagues dont la force et la hauteur sont respectivement déterminées à l'annexe I du présent décret ; ils doivent également satisfaire aux exigences essentielles, définies à la même annexe, relatives aux caractéristiques de leur construction, à leur capacité de manœuvre ainsi qu'à leurs équipements et à l'installation de ces équipements.

III. - Les produits mentionnés à l'article 1 du présent décret qui ont fait l'objet de l'une des procédures d'évaluation de conformité prévues à l'article 6 doivent porter le marquage "CE" prévu à l'article 4 ci-dessous et être accompagnés d'une déclaration écrite de conformité.

Cette déclaration écrite de conformité est établie par le constructeur, son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen ou la personne responsable de la première mise sur le marché dans les conditions prévues à l'annexe XIII du présent décret. Les modèles de déclaration de conformité sont fixés par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'industrie, des transports et de la mer.

IV. - Lorsque le marquage "CE" est apposé et la déclaration de conformité est établie dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen, ce marquage et cette déclaration produisent les mêmes effets que les formalités correspondantes prévues par le présent décret.

Article 3. - Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Les produits mentionnés à l'article 1 construits ou fabriqués conformément aux normes qui leur sont applicables et qui transposent les normes européennes harmonisées dont les références sont publiées au *Journal officiel* de la République française sont présumés satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, de protection des personnes et de l'environnement.

Article 4. - Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

I. - Le marquage "CE" est apposé par le constructeur, son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen ou, à défaut, tout responsable d'une des opérations mentionnées au paragraphe I de l'article 2 conformément aux dispositions de l'annexe III du présent décret.

II. - Le marquage "CE" de conformité, tel que reproduit à l'annexe III, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur la plaque du constructeur des bateaux et des véhicules nautiques à moteur ainsi qu'il est précisé au point 2.2 de l'annexe I, partie A, sur les éléments et pièces d'équipement mentionnés à l'annexe II ou sur leur emballage, ainsi que sur les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré, ainsi qu'il est précisé au point 1.1 de l'annexe I, partie B.

III. - Le marquage "CE" doit être accompagné du numéro d'identification de l'organisme chargé de la mise en œuvre des procédures d'évaluation de la conformité précisées aux annexes, IX, X, XI, XII, et XVI.

IV. - Il est interdit d'apposer sur les produits mentionnés à l'article 1 des marques ou des inscriptions pouvant induire en erreur quant à la signification ou au graphisme du marquage "CE". D'autres marques peuvent être apposées sur ces produits ou sur leur emballage à condition que le marquage "CE" demeure clairement visible et aisément lisible.

Article 5. - Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

I. - Un bateau de plaisance dont la construction n'est pas achevée peut être librement mis en vente lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans l'Union européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen ou la personne responsable de la mise sur le marché atteste par une déclaration établie dans les conditions prévues au paragraphe A de l'annexe XV du présent décret que ce bateau est destiné à être achevé par un autre constructeur, d'une part, et qu'en l'état où il a été cédé cet élément de bateau est conforme aux exigences essentielles de sécurité applicables à ce stade de sa construction, d'autre part. Le modèle de cette déclaration est fixé par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'industrie, des transports et de la mer.

II. - Les éléments ou pièces d'équipement mentionnés à l'annexe II du présent décret, sur lesquels le marquage "CE" a été apposé, peuvent être librement mis sur le marché lorsqu'ils sont destinés à être installés sur des bateaux de plaisance

conformément à la déclaration établie par le fabricant, son mandataire établi dans l'Union européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen ou, dans le cas où ces éléments ou pièces d'équipement sont importés de pays tiers, par toute personne qui les met sur le marché communautaire. Cette déclaration est établie dans les conditions prévues au paragraphe B de l'annexe XV du présent décret. Le modèle de cette déclaration est fixé par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'industrie, des transports et de la mer.

III. - Les produits mentionnés à l'article 1 qui sont exposés dans des foires ou des salons peuvent ne pas satisfaire aux dispositions du présent décret à condition qu'il soit clairement indiqué qu'ils ne sont pas conformes à ces dispositions et qu'il est interdit de les acquérir ou d'en faire usage tant qu'ils n'auront pas été mis en conformité avec les exigences essentielles définies à l'annexe I du présent décret.

IV. - Lorsque les produits mentionnés à l'article 1 font l'objet de réglementations différentes de celle édictée par le présent décret et prévoyant l'apposition du marquage "CE", celui-ci indique que ces produits satisfont également aux dispositions de ces autres réglementations. Dans ce cas, les références de ces réglementations appliquées par le constructeur, telles que publiées au *Journal officiel* de la République française, doivent être indiquées dans les documents, déclaration de conformité, notices ou instructions requis par ces réglementations et accompagnant lesdits produits.

Article 6. - Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

I. - Les procédures d'évaluation de la conformité des produits mentionnés à l'article 1 aux exigences essentielles de sécurité définies à l'annexe I se déroulent conformément aux dispositions du A de l'annexe IV du présent décret.

II. - Avant de mettre sur le marché ou de mettre en service les bateaux de plaisance, les bateaux de plaisance partiellement achevés, les véhicules nautiques à moteur ainsi que les éléments et pièces d'équipement mentionnés à l'annexe II, le fabricant ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen procède ou fait procéder à la vérification de la conformité de leur conception et de leur fabrication aux exigences essentielles de sécurité selon les modalités définies aux B et C de l'annexe IV du présent décret.

III. - Avant de mettre sur le marché ou de mettre en service les moteurs de propulsion mentionnés au 2° du I de l'article 1 ci-dessus, le fabricant ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen procède ou fait procéder à la vérification de leur conformité aux exigences essentielles concernant les émissions gazeuses des moteurs, selon les modalités définies au D de l'annexe IV du présent décret.

IV. - Avant de mettre sur le marché ou de mettre en service les bateaux de plaisance mentionnés aux a et b du 3° du I de l'article 1 ainsi que les produits mentionnés aux c et d du 3° du même article, le fabricant ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen procède ou fait procéder à la vérification de leur conformité aux exigences essentielles en matière d'émissions sonores, conformément aux prescriptions respectivement du E et du F de l'annexe IV du présent décret.

V. - En cas d'évaluation de bateaux de plaisance après construction, lorsque ni le fabricant ni un mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen n'assument les responsabilités relatives à la conformité du produit aux dispositions du présent décret, celles-ci peuvent être assumées par toute personne physique ou morale établie sur le territoire de l'un de ces Etats qui met le produit sur le marché ou le met en service sous sa propre responsabilité. Cette personne doit adresser à un organisme notifié en application de l'article 7 ci-dessous une demande de compte rendu d'examen après construction, en lui fournissant tout document et dossier technique disponible se rapportant à la première mise sur le marché du produit dans le pays d'origine. L'organisme notifié s'assure que ce produit présente des caractéristiques en matière de sécurité et d'émissions sonores et gazeuses équivalentes à celles exigées par le présent décret.

Dans ce cas, la plaque du constructeur mentionnée au 2.2 de l'annexe I, partie A, comporte l'inscription "Certificat après construction". L'organisme notifié établit un rapport de conformité et informe la personne qui met le produit sur le marché ou le met en service des obligations qui lui incombent. Cette dernière établit une déclaration de conformité comprenant les éléments mentionnés à l'annexe XIV et appose ou fait apposer sur le produit le marquage "CE" accompagné du numéro distinctif de l'organisme notifié compétent.

Article 7. - Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Les procédures d'évaluation de la conformité sont mises en œuvre par des organismes habilités à cet effet par arrêté conjoint des ministres chargés de l'industrie, des transports et de la mer ; elles peuvent également l'être, pour certaines d'entre elles, par le fabricant sous le contrôle de ces organismes. L'arrêté habilitant un organisme définit les missions pour lesquelles il est habilité.

La décision d'habilitation d'un organisme est prise compte tenu des garanties de compétence et d'indépendance qu'il présente vis-à-vis des personnes ou groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications, de son expérience dans le domaine technique où il sera appelé à intervenir et des moyens dont il dispose pour l'exécution de ses missions. L'organisme chargé d'exécuter les opérations de vérification de la conformité et son personnel ne peuvent, notamment, avoir aucun lien avec le concepteur, le constructeur, le fournisseur ou l'installateur de produits mentionnés à l'article 1 dont ils vérifient la conformité ; ils ne peuvent intervenir ni directement ni comme mandataire dans la conception, la construction, la commercialisation ou l'entretien de ces produits.

L'octroi de l'habilitation qui peut être de durée limitée est subordonné à la condition que cet organisme ait souscrit une assurance couvrant sa responsabilité civile.

Le personnel de l'organisme habilité est tenu d'une obligation de confidentialité pour tout ce qu'il est amené à connaître à l'occasion de son activité professionnelle.

Article 8. - *Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005*

Seront punis des peines d'amende prévues pour les contraventions de la 5^e classe :

1°) Ceux qui auront détenu en vue de la vente, mis en vente, vendu ou cédé à titre gratuit un produit neuf mentionné à l'article 1 non revêtu du marquage "CE" ;

2°) Ceux qui auront importé au sens du second alinéa du I de l'article 2 un produit mentionné à l'article 1 qui ne satisfait pas aux exigences essentielles de sécurité, de santé, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs ;

3°) Ceux qui auront apposé des marques ou des inscriptions susceptibles d'induire des tiers en erreur quant à la signification ou au graphisme du marquage "CE" ;

4°) Ceux qui auront exposé, lors de foires ou salons, un produit mentionné à l'article 1 sans respecter les dispositions du paragraphe III de l'article 5 ;

5°) Les personnes visées à l'article 6, qui ne sont pas en mesure de présenter les documents mentionnés au paragraphe III de l'article 2, justifiant qu'elles ont rempli les obligations de contrôle définies en fonction du type de produit.

En cas de récidive, la peine d'amende prévue pour la récidive de la contravention de la 5^e classe est applicable.

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux alinéas précédents, elles encourent la peine d'amende selon les modalités prévues à l'article 131-38 du même code.

Article 9. - A titre transitoire, les bateaux qui sont conformes à la réglementation française en vigueur à la date du 16 juin 1994 pourront être mis librement sur le marché jusqu'au 16 juin 1998.

Article 10. - Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications, le ministre délégué au budget, porte-parole du Gouvernement, le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur et le secrétaire d'Etat aux transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

ANNEXE I.

- EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ, D'ÉMISSIONS SONORES ET D'ÉMISSIONS GAZEUSES

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Remarque préliminaire.

Aux fins de la présente annexe, le terme : "bateau" recouvre les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur.

A. - Exigences essentielles de sécurité en matière de conception et de construction des bateaux.

1. Catégorie de conception :

CATÉGORIE DE CONCEPTION	FORCE DU VENT (Echelle de Beaufort)	HAUTEUR SIGNIFICATIVE DE VAGUE à considérer (H 1/3, en mètres)
Bateaux conçus pour la navigation :		
A. "En haute mer"	Plus de 8	Plus de 4
B. "Au large"	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 4 compris
C. "A proximité de la côte"	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 2 compris
D. "En eaux protégées"	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 0,3 compris

Définitions :

A. "En haute mer" : bateaux conçus pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues une hauteur significative de 4 mètres, sous réserve toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

B. "Au large" : bateaux conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent atteindre la force 8 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 4 mètres.

C. "A proximité de la côte" : bateaux conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans les grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent atteindre la force 6 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 2 mètres.

D. "En eaux protégées" : bateaux conçus pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut atteindre la force 4 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

Les bateaux de chaque catégorie doivent être conçus et construits pour résister à ces événements en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles de sécurité applicables énoncées à la présente annexe et pour avoir de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité.

2. Exigences générales :

Les produits mentionnés à l'article 1 du présent décret doivent être conformes aux exigences essentielles de sécurité et d'émissions sonores et gazeuses dans la mesure où celles-ci leur sont applicables.

2.1. Identification du bateau :

Tout bateau doit être marqué d'un numéro d'identification qui comporte les indications suivantes :

- le code du constructeur ;
- le pays de fabrication ;
- le numéro de série particulier ;
- l'année de fabrication ;
- l'année du modèle.

La norme harmonisée applicable en la matière donne des précisions sur ces exigences.

2.2. Plaque du constructeur :

Tout bateau doit porter une plaque fixée à demeure, distincte du numéro d'identification, comportant les indications suivantes :

- nom du constructeur ;

- marquage "CE" selon le modèle prévu à l'annexe III ;
- catégorie de conception du bateau au sens du point 1 de la présente annexe ;
- charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6, à l'exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins ;
- nombre de personnes admises à bord recommandé par le constructeur selon la catégorie de conception du bateau.

2.3. Prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord.

En fonction de sa catégorie de conception, le bateau doit être conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

2.4. Visibilité à partir du poste de barre principal.

Sur les bateaux à moteur, le poste de barre principal doit offrir à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement), une bonne visibilité sur 360°.

2.5. Manuel du propriétaire.

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé au moins dans la (ou les) langue(s) officielle(s) de l'Etat destinataire. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'invasion et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4 de la présente annexe, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes.

3. Exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction.

3.1. Structures.

Le choix des matériaux et leur combinaison, ainsi que les caractéristiques de construction du bateau, doivent garantir une solidité suffisante à tous points de vue. Une attention particulière est accordée à la catégorie de conception, point 1, et à la charge maximale recommandée par le constructeur, point 3.6 de la présente annexe.

3.2. Stabilité et franc-bord.

Le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception mentionnée au point 1 et de la charge maximale recommandée par le constructeur telle que définie selon le point 3.6 de la présente annexe.

3.3. Flottabilité.

La coque doit être construite de manière à conférer au bateau des caractéristiques de flottabilité appropriées à sa catégorie de conception mentionnée au point 1 et à la charge maximale recommandée par le constructeur définie selon le point 3.6 de la présente annexe. Tous les bateaux multicoques habitables doivent être conçus de manière à avoir une flottabilité suffisante pour leur permettre de rester à flot en cas de retournement.

Les bateaux de moins de 6 mètres doivent être pourvus d'une réserve de flottabilité appropriée pour leur permettre de flotter en cas d'invasion, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur catégorie de conception.

3.4. Ouverture dans la coque, le pont et la superstructure.

Les ouvertures pratiquées au niveau de la coque, du ou des ponts et de la superstructure ne doivent pas altérer l'intégrité structurelle du bateau ou son étanchéité lorsqu'elles sont fermées.

Les fenêtres, hublots, portes et panneaux d'écouille doivent résister à la pression de l'eau qu'ils sont susceptibles de subir à l'endroit où ils sont placés, ainsi qu'aux charges concentrées qui peuvent leur être appliquées par le poids des personnes se déplaçant sur le pont.

Les passe-coques situés sous la ligne de flottaison correspondant à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6 de la présente annexe doivent être munis de dispositifs d'arrêt facilement accessibles.

3.5. Envahissement.

Tous les bateaux doivent être conçus de manière à minimiser le risque de naufrage.

Une attention particulière doit être accordée :

- aux cockpits et puits qui doivent être à vidange automatique ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du bateau ;
- aux dispositifs de ventilation ;

- à l'évacuation de l'eau par des pompes adéquates ou d'autres moyens.

3.6. Charge maximale recommandée par le constructeur.

La charge maximale, recommandée par le constructeur et exprimée en kilogrammes, est déterminée selon la catégorie de conception mentionnée au point 1, la stabilité et le franc-bord mentionnés au point 3.2 et la flottabilité mentionnée au point 3.3 de la présente annexe.

Cette charge tient compte des personnes, du carburant, de l'eau, des provisions et des équipements divers et est indiquée sur la plaque du constructeur.

3.7. Emplacement du radeau de sauvetage.

Tous les bateaux des catégories de conception A et B, ainsi que les bateaux des catégories de conception C et D d'une longueur supérieure à 6 mètres, doivent disposer d'un ou plusieurs emplacements pour un ou des radeaux de sauvetage de dimensions suffisantes pour contenir le nombre maximal de personnes admises à bord par le constructeur selon la catégorie de conception. Ce (ou ces) emplacement(s) doivent être facilement accessibles à tout moment.

3.8. Moyens d'évacuation.

Tous les bateaux multicoques habitables de plus de 12 mètres de long doivent être pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement.

Tous les bateaux habitables doivent être pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas d'incendie.

3.9. Ancrage, amarrage et remorquage.

Tous les bateaux, compte tenu de leur catégorie de conception et de leurs caractéristiques, doivent être pourvus d'un ou de plusieurs points d'ancrage ou d'autres moyens capables d'accepter en toute sécurité des charges d'ancrage d'amarrage et de remorquage.

4. Qualités manœuvrières.

Le constructeur veille à ce que les qualités manœuvrières du bateau soient satisfaisantes lorsqu'il est équipé du moteur le plus puissant pour lequel il est conçu et construit. Pour tous les bateaux de plaisance, la puissance nominale maximale de chaque moteur doit être inscrite dans le manuel du propriétaire conformément à la norme harmonisée.

5. Exigences relatives aux équipements et à leur installation.

5.1. Moteurs et compartiments moteurs.

5.1.1. Moteurs intérieurs.

Tout moteur intérieur à ligne d'arbre, avec ou sans renvoi de la transmission, doit être installé dans un compartiment fermé et isolé du local d'habitation et de manière à réduire au minimum, dans ce local, les risques d'incendie ou de propagation des incendies ainsi que les risques dus aux émanations toxiques, à la chaleur, au bruit ou aux vibrations.

Les éléments et accessoires du moteur qui demandent un contrôle ou un entretien fréquents doivent être facilement accessibles.

Les matériaux isolants utilisés à l'intérieur des compartiments moteurs doivent être incombustibles.

5.1.2. Ventilation.

Le compartiment moteur doit être ventilé et les prises d'air doivent être conçues de sorte que l'eau ne puisse pénétrer dans ce compartiment.

5.1.3. Parties exposées.

Lorsque le moteur n'est pas protégé par un capot ou par son confinement, il doit être pourvu de dispositifs empêchant d'accéder à ses parties exposées mobiles ou brûlantes qui risquent de provoquer des accidents corporels.

5.1.4. Démarrage du moteur hors-bord.

Tous les bateaux équipés de moteurs hors-bord doivent être pourvus d'un dispositif empêchant le démarrage du moteur lorsque le levier de vitesse est engagé, excepté :

- a) Lorsque la poussée au point fixe produite par le moteur est inférieure à 500 newtons (N) ;
- b) Lorsque le moteur est équipé d'un limiteur de puissance limitant la poussée à 500 N au moment de son démarrage.

5.1.5. Véhicules nautiques à moteur fonctionnant sans pilote :

Les véhicules nautiques à moteur doivent être équipés d'un dispositif d'arrêt automatique du moteur ou d'un dispositif automatique permettant à l'embarcation d'effectuer un mouvement circulaire vers l'avant à vitesse réduite lorsque le pilote est éjecté ou quitte volontairement l'embarcation.

5.2. Circuit d'alimentation.

5.2.1. Généralités.

Les dispositifs et équipements de remplissage, de stockage, de ventilation et d'amenée du carburant doivent être conçus et installés de manière à réduire au minimum les risques d'incendie et d'explosion.

5.2.2. Réservoirs de carburant.

Les réservoirs, conduites et tuyaux de carburant doivent être fixés et éloignés de toute source de chaleur importante ou en être protégés. Le choix des matériaux constitutifs et des méthodes de fabrication est fonction de la contenance du réservoir et du type de carburant. Tous les emplacements de réservoirs doivent être ventilés.

Les **carburants essence** doivent être stockés dans des réservoirs qui ne constituent pas une partie de la coque et qui sont :

- a) Isolés du compartiment moteur et de toute autre source d'inflammation ;
- b) Isolés des espaces réservés à la vie à bord.

Les **carburants diesel** peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque.

5.3. Circuits électriques.

Les circuits électriques doivent être conçus et installés de manière à assurer le bon fonctionnement du bateau dans des conditions d'utilisation normale et à réduire au minimum les risques d'incendie et d'électrocution.

Tous les circuits alimentés par des batteries, sauf le circuit de démarrage du moteur, doivent être protégés contre les surcharges et les courts-circuits.

Une ventilation doit être assurée afin de prévenir l'accumulation du gaz dégagé par les batteries. Les batteries doivent être fixées solidement et protégées contre la pénétration de l'eau.

5.4. Direction.

5.4.1. Généralités.

Le système de direction doit être conçu, construit et installé de manière à permettre la transmission des efforts exercés sur les commandes de gouverne dans des conditions de fonctionnement prévisibles.

5.4.2. Dispositifs de secours.

Les voiliers et les bateaux à moteur ayant un seul moteur intérieur, équipés d'un système de commande du gouvernail à distance, doivent être pourvus d'un dispositif de secours permettant de diriger le bateau à vitesse réduite.

5.5. Appareils à gaz.

Les appareils à gaz à usage domestique doivent être du type à évacuation des vapeurs. Ils doivent être conçus et installés de manière à prévenir les fuites et les risques d'explosion et à permettre des vérifications d'étanchéité. Les matériaux et les composants doivent être adaptés au gaz utilisé et conçus pour résister aux contraintes et attaques propres au milieu marin.

Chaque appareil doit être équipé d'un dispositif de sécurité à l'allumage et à l'extinction agissant sur chaque brûleur. Chaque appareil à gaz doit être alimenté par un branchement particulier du système de distribution et pourvu d'un dispositif de fermeture propre. Une ventilation adéquate doit être prévue pour prévenir les risques dus aux fuites et aux produits de combustion.

Tout bateau muni d'une installation fixe au gaz doit être équipé d'une enceinte destinée à contenir toutes les bouteilles à gaz. L'enceinte doit être isolée des espaces réservés à la vie à bord, accessible uniquement de l'extérieur et ventilée vers l'extérieur de manière à assurer l'évacuation des gaz. Toute installation fixe au gaz doit être essayée après son montage.

5.6. Protection contre l'incendie.

5.6.1. Généralités.

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du bateau sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu.

Une attention particulière doit être accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant et aux tuyaux d'huile et de carburant non protégés. Il faut aussi éviter d'installer des câbles électriques au-dessus des zones chaudes des machines.

5.6.2. Equipement de lutte contre l'incendie :

Les bateaux doivent être pourvus d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie et l'emplacement et la capacité de ces équipements doivent être indiqués. Le bateau ne doit pas être mis en service avant que l'équipement approprié de lutte contre l'incendie ait été mis en place. Les enceintes des moteurs à essence doivent être protégées par un

système d'extinction évitant qu'on ait à les ouvrir en cas d'incendie. Les extincteurs portables doivent être fixés à des endroits facilement accessibles. L'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du bateau.

5.7. Feux de navigation.

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes aux réglementations en vigueur.

5.8. Prévention des décharges et installations permettant de transférer les déchets à terre :

Les bateaux doivent être construits de manière à empêcher toute décharge accidentelle de polluants (huile, carburant, etc.) dans l'eau.

Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis :

- a) Soit de réservoirs ;
- b) Soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs.

Les bateaux ayant des réservoirs fixes doivent être équipés d'un raccord de vidange normalisé permettant la connexion des tuyaux des installations de réception au tuyau de vidange du bateau.

Tout tuyau de décharge de déchets organiques traversant la coque doit être équipé de vannes pouvant être fermées avec un dispositif de sécurité

B. - Exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses provenant des moteurs de propulsion.

Les moteurs de propulsion doivent répondre aux exigences essentielles suivantes en matière d'émissions gazeuses :

1. Description du moteur :

1.1. Tout moteur doit porter clairement les renseignements suivants :

- marque ou nom du constructeur du moteur ;
- type et, le cas échéant, famille de moteurs ;
- numéro d'identification individuel du moteur ;
- marquage "CE", si celui-ci est requis en vertu de l'article 2 du présent décret.

1.2. Les marquages doivent durer toute la vie utile du moteur, être clairement lisibles et indélébiles. En cas d'utilisation d'étiquettes ou de plaques, celles-ci doivent être apposées de telle manière que leur fixation dure toute la vie utile du moteur et que les étiquettes ou les plaques ne puissent être ôtées sans être détruites ou déformées.

1.3. Les marquages doivent être apposés sur une pièce du moteur nécessaire au fonctionnement normal de celui-ci et insusceptible d'être remplacée au cours de la vie du moteur.

1.4. Les marquages sont apposés de manière à être aisément visibles par l'utilisateur après installation complète du moteur avec toutes les pièces auxiliaires nécessaires à son fonctionnement.

2. Exigences en matière d'émissions gazeuses :

Les moteurs de propulsion doivent être conçus, construits et montés de telle manière que, lors d'une installation correcte et d'une utilisation normale, les émissions ne dépassent pas les valeurs limites obtenues à partir du tableau suivant :

Tableau 1

TYPE	MONOXYDE DE CARBONE CO = A + B/P _N			HYDROCARBURES HC = A + B/P _N			OXYDE D'AZOTE NO _x	PARTICULES PT
	A	B	n	A	B	n		
Deux temps à explosion	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Sans objet
Quatre temps à explosion	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Sans objet
Allumage par compression	5,0	0	0	1,5	2,0	0,50	9,8	1,0

Où A, B et n sont des constantes conformément au tableau, et P_n la puissance nominale du moteur en kW ; les émissions gazeuses sont mesurées conformément à la norme EN ISO 8178-1 : 1996.

Pour les moteurs de plus de 130 kW, les cycles d'essai E3 (OMI) ou E5 (marine de plaisance) peuvent être utilisés.

Les carburants de référence à utiliser pour les essais d'émissions des moteurs à essence et au diesel sont spécifiés dans la directive 98/69/CE (annexe IX, tableaux 1 et 2) et pour les moteurs au gaz de pétrole liquéfié dans la directive 98/77/CE.

3. Durabilité :

Le constructeur du moteur fournit des instructions sur l'installation et l'entretien du moteur, dont l'application doit permettre le respect des limites indiquées ci-dessus tout au long de la vie utile du moteur, dans des conditions normales d'utilisation.

Le constructeur du moteur obtient ces informations par des essais préalables d'endurance, basés sur des cycles de fonctionnement normal, et par le calcul de la fatigue des éléments ou pièces d'équipement, de façon à rédiger les instructions d'entretien nécessaires et à les publier avec l'ensemble des nouveaux moteurs lors de leur première mise sur le marché.

On entend par "vie utile du moteur" :

- a) Pour les moteurs internes ou mixtes avec ou sans échappement intégré : 480 heures de fonctionnement ou dix ans ;
- b) Pour les moteurs des véhicules nautiques : 350 heures de fonctionnement ou cinq ans ;
- c) Pour les moteurs hors-bord : 350 heures de fonctionnement ou dix ans.

4. Manuel du propriétaire :

Chaque moteur doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé au moins dans la ou les langues officielles de l'Etat destinataire. Ce manuel :

- a) Fournit des instructions en vue de l'installation et de l'entretien nécessaires pour assurer le fonctionnement correct du moteur et satisfaire ainsi aux exigences du point 3 (durabilité) ;
- b) Précise la puissance du moteur lorsqu'elle est mesurée conformément à la norme harmonisée.

C. - Exigences essentielles en matière d'émissions sonores :

Les bateaux de plaisance munis d'un moteur interne ou mixte sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré doivent être conformes aux exigences essentielles suivantes en matière d'émissions sonores.

1. Niveaux des émissions sonores :

1.1. Les bateaux de plaisance munis d'un moteur interne ou mixte sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur et les moteurs hors-bord et mixtes avec échappement intégré doivent être conçus, construits et montés de telle sorte que les émissions sonores mesurées conformément aux essais définis dans la norme EN/ISO 14509 ne dépassent pas les valeurs limites reprises dans le tableau suivant :

Tableau 2

moteur (en PUISSANCE d'un seul kW)	NIVEAU DE PRESSION acoustique maximal = L_pAS_{max} en dB
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

où P_N désigne la puissance nominale du moteur en kW au régime nominal et L_pAS_{max} le niveau de pression acoustique maximal en dB

Dans le cas des unités à moteurs jumelés ou à moteurs multiples, une tolérance de 3 dB peut être appliquée et ce, quel que soit le type de moteur.

1.2. Outre le recours aux essais de mesure de niveau sonore, les bateaux de plaisance munis d'un moteur interne ou mixte, sans échappement intégré, sont réputés conformes à ces exigences sonores si leur nombre de Froude est 1,1 et leur rapport puissance/déplacement est 40 et si le moteur et le système d'échappement ont été montés conformément aux spécifications du fabricant du moteur.

1.3. On calcule le nombre de Froude en divisant la vitesse maximale du bateau V (m/s) par la racine carrée du produit de la longueur de la ligne de flottaison Lwl (m) par une constante gravitationnelle donnée ($g = 9,8 \text{ m/s}^2$).

$$Fn = \frac{V}{\sqrt{g \cdot Lwl}}$$

On calcule le rapport puissance/déplacement en divisant la puissance du moteur P (kW) par le déplacement du bateau D (t) = P/D .

1.4. Au lieu des essais de mesure de niveau sonore, les bateaux de plaisance munis d'un moteur interne ou mixte sans échappement intégré sont réputés conformes à ces exigences sonores si leurs paramètres conceptuels de base sont identiques à ceux d'un bateau de référence certifié ou se rapprochent de ces paramètres, dans la limite des tolérances spécifiées dans la norme harmonisée.

1.5. On entend par "bateau de référence certifié" un ensemble spécifique constitué d'une coque et d'un moteur interne ou d'un moteur mixte sans échappement intégré, dont la conformité aux exigences en matière d'émissions sonores, lorsqu'elles sont mesurées conformément au point 1.1, a été établie, et dont l'ensemble des paramètres conceptuels de base et des mesures du niveau sonore ont été inclus ultérieurement dans la liste publiée des bateaux de référence certifiés.

2. Manuel du propriétaire :

Pour les bateaux de plaisance munis d'un moteur interne ou d'un moteur mixte avec ou sans échappement intégré et les véhicules nautiques à moteur, le manuel du propriétaire exigé à l'annexe I, partie A, point 2.5, comporte les informations nécessaires au maintien du bateau et du système d'émission dans un état qui, dans la mesure du possible, assurera la conformité avec les valeurs spécifiées de limite sonore lors d'une utilisation normale.

Pour les moteurs hors-bord, le manuel du propriétaire exigé à l'annexe I, partie B, point 4, fournit les instructions nécessaires au maintien du moteur hors-bord dans un état qui, dans la mesure du possible, assurera la conformité avec les valeurs spécifiées de limite sonore lors d'une utilisation normale.

Annexe II. - ÉLÉMENTS ET PIÈCES D'ÉQUIPEMENT

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

1. Équipement protégé contre la déflagration pour les moteurs internes et les moteurs internes à ligne d'arbre, avec ou sans renvoi de transmission.
2. Dispositifs de protection empêchant le démarrage des moteurs hors-bord lorsque le levier de vitesse est engagé.
3. Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles.
4. Réservoirs de carburant destinés à des installations fixes et conduites de carburant.
5. Panneaux et hublots préfabriqués.

Annexe III. - MARQUAGE "CE"

Le marquage "CE" de conformité est constitué des initiales "CE" selon le graphisme suivant :
(cliché non reproduit).

En cas de réduction ou d'agrandissement du marquage, les proportions telles qu'elles ressortent du graphisme gradué figurant ci-dessus doivent être respectées.

Les différents éléments du marquage "CE" doivent avoir sensiblement la même dimension verticale, laquelle ne peut être inférieure à 5 millimètres.

Le marquage "CE" est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié lorsque celui-ci intervient dans la phase de contrôle de la production.

Annexe IV. - PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET DE VÉRIFICATION DE CONFORMITÉ

Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

A. - Pour la vérification de la conformité des produits mentionnés à l'article 1 du présent décret aux exigences essentielles de sécurité définies à l'annexe I, les procédures d'évaluation peuvent être les suivantes :

- le contrôle interne de la fabrication, ou "module A", défini à l'annexe V du présent décret ;
- le contrôle interne de la fabrication complété par des essais, ou "module A bis", défini à l'annexe VI du présent décret ;
- l'examen "CE de type", ou "module B", défini à l'annexe VII du présent décret ;
- la conformité au type, ou "module C", définie à l'annexe VIII du présent décret ;
- l'assurance de la qualité de la production, ou "module D", définie à l'annexe IX du présent décret ;
- la vérification du produit, ou "module F", définie à l'annexe X du présent décret ;
- la vérification à l'unité, ou "module G", définie à l'annexe XI du présent décret ;
- l'assurance qualité complète, ou "module H", prévue à l'annexe XII du présent décret ;
- l'assurance qualité des produits, ou "module E", définie à l'annexe XVI du présent décret.

B. - Pour la vérification de la conformité de la conception et de la fabrication aux exigences essentielles de sécurité des produits mentionnés aux a et b du 1° du I de l'article 1, le choix du module ou du groupe de modules s'effectue selon les modalités ci-après :

a) Pour les bateaux de catégorie de conception A et B :

- si le bateau a une longueur de coque comprise entre 2,5 mètres et 12 mètres, la procédure d'évaluation de la conformité est soit le module A bis, soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H ;
- si le bateau a une longueur de coque comprise entre 12 et 24 mètres, la procédure d'évaluation de la conformité est soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H ;

b) Pour les bateaux de catégorie de conception C :

- si le bateau a une longueur de coque comprise entre 2,50 mètres et 12 mètres et en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 (stabilité et franc-bord) et 3.3 (flottabilité) de l'annexe I, partie A, la procédure d'évaluation de la conformité est soit le module A, soit le module A bis, soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H ;
- si le bateau a une longueur de coque comprise entre 2,50 mètres et 12 mètres et en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 (stabilité et franc-bord) et 3.3 (flottabilité) de l'annexe I, partie A, la procédure d'évaluation de la conformité est soit le module A bis, soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H ;
- si le bateau a une longueur de coque comprise entre 12 et 24 mètres, la procédure d'évaluation de la conformité est soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H ;

c) Pour les bateaux de catégorie de conception D, la procédure d'évaluation de la conformité est soit le module A, soit le module A bis, soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H ;

d) Pour les véhicules nautiques à moteur, la procédure d'évaluation de la conformité est soit le module A, soit le module A bis, soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H.

C. - La vérification de la conformité aux exigences essentielles de sécurité des éléments et pièces d'équipement mentionnés au c du 1° du I de l'article 1 s'effectue en appliquant les prescriptions soit du module B complété par le module C, le module D ou le module F, soit du module G, soit du module H.

D. - La vérification de la conformité des moteurs de propulsion mentionnés au 2° du I de l'article 1 aux exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses s'effectue en appliquant les prescriptions soit du module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit du module G, soit du module H.

E. - La vérification de la conformité des bateaux de plaisance mentionnés aux a et b du 3° du I de l'article 1 aux exigences essentielles en matière d'émissions sonores s'effectue selon les modalités ci-après :

- lorsque des essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée EN 14509 pour la mesure du niveau sonore, soit le module A bis, soit le module G, soit le module H ;
- lorsque le nombre de Froude et la méthode de détermination du rapport puissance/déplacement sont utilisés pour l'évaluation, soit le module A, soit le module A bis, soit le module G, soit le module H ;
- lorsque des données sur le bateau de référence certifié, établies à l'aide de la norme harmonisée EN 14509 pour la mesure du niveau sonore, sont utilisées pour l'évaluation, soit le module A, soit le module A bis, soit le module G, soit le module H.

F. - La vérification de la conformité des produits mentionnés aux c et d du 3° du I de l'article 1 aux exigences essentielles en matière d'émissions sonores s'effectue en appliquant les prescriptions du module A bis, du module G ou du module H.

Annexe V. - MODULE A

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module A, ou contrôle interne de fabrication, comprend les procédures suivantes :

1. Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen assure et déclare que ses produits satisfont aux exigences essentielles de sécurité qui leur sont applicables. Il appose le marquage "CE" sur chaque produit conformément à l'annexe III et établit la déclaration écrite de conformité mentionnée au paragraphe 3 de l'article 2 ;

2. Le constructeur établit la documentation technique mentionnée à l'annexe XIII. Cette documentation doit permettre d'évaluer la conformité du produit aux exigences essentielles de sécurité définies à l'annexe I ; elle doit, à cet effet, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, comporter une description de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit. Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen ou la personne responsable de la mise sur le marché tient cette documentation, accompagnée d'une copie des déclarations de conformité, à la disposition des agents chargés du contrôle pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Annexe VI. - MODULE A BIS

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module A bis, ou contrôle interne de fabrication complété par des essais, correspond au module A présenté à l'annexe V, complété par les dispositions suivantes :

A. - Conception et construction

Sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant sont effectués par le fabricant ou pour le compte de celui-ci un ou plusieurs des essais suivants ou des contrôles ou calculs équivalents :

- a) Essai de stabilité conformément au point 3.2 des exigences essentielles de sécurité (annexe I, partie A) ;
- b) Essai des caractéristiques de flottabilité conformément au point 3.3 des exigences essentielles de sécurité (annexe I, partie A).

Dispositions communes aux deux variantes :

Ces essais, calculs ou contrôles sont effectués sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

B. - Emissions sonores

Pour les bateaux de plaisance équipés d'un moteur interne ou mixte sans échappement intégré et pour les véhicules nautiques à moteur :

Sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant de bateaux, les essais relatifs aux émissions sonores définis à l'annexe I, partie C, sont effectués par le fabricant de bateaux ou pour le compte de celui-ci, sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

Pour les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré :

Sur un ou plusieurs moteurs de chaque famille de moteurs représentatifs de la production du fabricant de moteurs, les essais relatifs aux émissions sonores définis à l'annexe I, partie C, sont effectués par le fabricant de moteurs ou pour le compte de celui-ci, sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

Lorsque les essais portent sur plus d'un moteur d'une même famille, la méthode statistique décrite à l'annexe XVII est appliquée pour garantir la conformité de l'échantillon.

Annexe VII. - EXAMEN "CE DE TYPE"

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module B ou examen "CE de type" comprend les procédures suivantes :

1. Un organisme notifié constate et atteste qu'un exemplaire représentatif de la production d'une série satisfait aux dispositions applicables au présent décret ;

2. La demande d'examen "CE de type" est introduite par le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen, auprès d'un organisme notifié de son choix. Elle comporte :

- le nom et l'adresse du constructeur, ainsi que le nom et l'adresse du mandataire si la demande est introduite par celui-ci ;

- une déclaration écrite spécifiant que la même demande n'a pas été introduite auprès d'un autre organisme notifié ;
- la documentation technique mentionnée à l'annexe XIII.

3. Le demandeur met à la disposition de l'organisme notifié et en accord avec celui-ci un ou plusieurs exemplaires représentatifs de la production, ci-après dénommé "type". Un type peut couvrir plusieurs variantes du produit dans la mesure où les différences n'affectent pas le niveau de sécurité et les autres exigences de performance du produit.

4. L'organisme notifié :

- examine la documentation technique, vérifie si le type a été fabriqué en conformité avec celle-ci et relève les éléments conçus conformément aux normes applicables, ainsi que ceux dont la conception ne s'appuie pas sur celles-ci ;
- effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si les solutions adoptées par le constructeur satisfont aux exigences essentielles de sécurité lorsque les normes n'ont pas été appliquées ou si, lorsqu'elles sont appliquées, elles le sont correctement.

5. Lorsque le type satisfait aux exigences essentielles mentionnées à l'annexe I, l'organisme notifié délivre au demandeur une attestation d'examen "CE de type" qui comporte le nom et l'adresse du constructeur, les conclusions du contrôle, les conditions de validité du certificat et les données nécessaires à l'identification du type approuvé.

Une liste des éléments significatifs de la documentation technique est annexée à l'attestation et une copie est conservée par l'organisme notifié.

S'il refuse de délivrer une attestation "CE de type" au constructeur, l'organisme notifié motive de façon détaillée ce refus.

6. Le demandeur informe l'organisme notifié de toutes les modifications pouvant remettre en cause la conformité du produit aux exigences essentielles de sécurité ou aux conditions d'utilisation afin de recevoir une nouvelle approbation sous la forme d'un complément à l'attestation initiale d'examen "CE de type".

7. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations utiles concernant les attestations d'examen "CE de type" et les compléments délivrés et retirés.

8. Les autres organismes notifiés peuvent obtenir une copie des attestations d'examen "CE de type" ainsi que les annexes et les éventuels compléments.

9. Le constructeur, ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen, ou la personne responsable de la mise sur le marché, conserve avec la documentation technique une copie des attestations d'examen "CE de type" et de leurs compléments pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Annexe VIII. - CONFORMITÉ AU TYPE

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module C ou conformité au type comprend les procédures suivantes :

1. Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen assure et déclare que ses produits sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen "CE de type" définie à l'annexe VII et satisfont aux exigences essentielles de sécurité qui leur sont applicables.

Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen appose le marquage "CE" sur chaque produit selon les modalités prévues à l'article 4 et établit la déclaration écrite de conformité mentionnée au paragraphe 3 de l'article 2.

2. Le constructeur ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

3. Pour l'évaluation de la conformité d'un produit avec les exigences en matière d'émissions gazeuses du présent décret, et lorsque le fabricant ne met pas en œuvre un système de qualité adéquat tel que décrit à l'annexe XII, un organisme notifié choisi par le fabricant peut effectuer ou faire effectuer des contrôles du produit à intervalles aléatoires. Lorsque le niveau

de qualité ne paraît pas satisfaisant ou lorsqu'il semble nécessaire de vérifier la validité des données présentées par le fabricant, la procédure suivante est utilisée :

Un moteur est choisi dans la série et soumis à l'essai décrit à l'annexe I, partie B. Les moteurs soumis aux essais doivent être rodés, partiellement ou complètement, selon les spécifications du fabricant. Si les émissions gazeuses spécifiques du moteur choisi dans la série dépassent les valeurs limites prévues par l'annexe I, partie B, le fabricant peut demander que des mesures soient effectuées sur un échantillon de plusieurs moteurs prélevés dans la série et comprenant le moteur choisi initialement. Afin de garantir la conformité de l'échantillon de moteurs défini ci-dessus avec les exigences du présent décret, la méthode statistique décrite à l'annexe XVII est appliquée.

Annexe IX. - ASSURANCE DE LA QUALITÉ DE LA PRODUCTION

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module D, ou assurance de la qualité de la production, comprend les procédures suivantes :

1. Le constructeur doit appliquer un système approuvé de qualité de la production, effectuer une inspection et des essais de produits finis prévus au point 3 et est soumis à la surveillance visée au point 4 ci-après.

2. Le constructeur qui remplit ces obligations assure et déclare que ses produits sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen "CE de type" définie à l'annexe VII et répondent aux exigences essentielles de sécurité qui leur sont applicables. Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen appose le marquage "CE" sur chaque produit accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié et établit la déclaration écrite de conformité mentionnée au paragraphe 3 de l'article 2.

3. Système de qualité.

3.1. Le constructeur introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix, qui comprend :

- toutes les informations pertinentes pour la catégorie de produits envisagés ;
- la documentation relative au système de qualité ;
- le cas échéant, la documentation technique mentionnée à l'annexe XIII et une copie de l'attestation d'examen "CE de type".

3.2. Tout le processus de fabrication adopté par le constructeur doit être réuni de manière systématique et ordonnée dans une documentation. Cette documentation relative au système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, des plans, des manuels et des dossiers de qualité et comprendre en particulier une description adéquate :

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en ce qui concerne la qualité des produits ;
- des procédés de fabrication, des techniques de contrôle et de l'assurance de la qualité et des techniques et actions systématiques qui seront appliquées ;
- des examens et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication, avec indication de la fréquence à laquelle ils auront lieu ;
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc. ;
- des moyens de surveillance permettant de contrôler l'obtention de la qualité requise des produits et le fonctionnement efficace du système de qualité.

3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il satisfait aux exigences visées au point 3.2 ci-dessus, avec notamment une visite d'inspection dans les installations du constructeur. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

La décision est notifiée au constructeur ainsi que les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4. Le constructeur s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen informe l'organisme notifié de toute adaptation envisagée du système de qualité. L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système modifié de qualité continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ci-dessus ou s'il y a lieu de procéder à une nouvelle évaluation.

Il notifie sa décision au constructeur ainsi que les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation modifiée.

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié.

4.1. Le but de la surveillance est de s'assurer que le constructeur remplit correctement les obligations découlant du système approuvé de qualité.

4.2. Le constructeur accorde à l'organisme notifié l'accès aux lieux de fabrication, d'essais et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires, et notamment :

- la documentation relative au système de qualité ;
- les dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

4.3. L'organisme notifié effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que le constructeur maintient et applique le système de qualité. Il fournit un rapport d'audit au constructeur.

4.4. L'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le constructeur. A l'occasion de ces visites, il peut effectuer ou faire effectuer, si nécessaire, des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité. Il fournit au constructeur un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai ;

5. Le constructeur tient à la disposition des autorités pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit :

- la documentation visée au point 3.2 ci-dessus ;
- les adaptations visées au point 3.4 ci-dessus ;
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés aux points 3.4, 4.3 et 4.4 ci-dessus.

6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

Annexe X. - VÉRIFICATION SUR PRODUITS

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module F, ou vérification sur produits, comprend les procédures suivantes :

1. L'organisme notifié effectue les examens et essais appropriés, afin de vérifier la conformité du produit aux exigences essentielles de sécurité, soit par contrôle et essai de chaque produit comme spécifié au point 3 ci-après, soit par contrôle et essai des produits sur une base statistique comme spécifié au point 4 ci-après, au choix du constructeur.

2. Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen assure et déclare que les produits qui ont été soumis aux dispositions du point 1 sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen "CE de type" définie à l'annexe VII et remplissent les exigences essentielles de sécurité qui s'y appliquent. Il conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une période d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

3. Vérification par contrôle et essai de chaque produit.

3.1. Tous les produits sont examinés individuellement et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables, ou des essais équivalents sont effectués afin de vérifier leur conformité au type décrit dans l'attestation d'examen "CE de type" et aux exigences essentielles de sécurité applicables.

3.2. L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit approuvé et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués.

3.3. Le constructeur ou son mandataire est en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.

4. Vérification statistique.

4.1. Le constructeur présente ses produits sous forme de lots homogènes et prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure l'homogénéité de chaque lot produit.

4.2. Tous les produits sont disponibles à des fins de vérification sous la forme de lots homogènes. Un échantillon est prélevé au hasard sur chaque lot. Les produits constituant un échantillon sont examinés individuellement, et des essais

appropriés, définis dans la ou les normes applicables, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier leur conformité aux exigences essentielles de sécurité applicables et pour déterminer l'acceptation ou le rejet du lot.

4.3. La procédure statistique utilise les éléments suivants :

- la méthode statistique à appliquer ;
- le plan d'échantillon avec ses caractéristiques opérationnelles.
- pour l'évaluation de la conformité d'un produit avec les exigences en matière d'émissions gazeuses, la procédure définie à l'annexe XVII est appliquée.

4.4. Pour les lots acceptés, l'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués. Tous les produits du lot peuvent être mis sur le marché, à l'exception des produits de l'échantillon dont on a constaté qu'ils n'étaient pas conformes.

Si un lot est rejeté, l'organisme notifié prend les mesures appropriées pour empêcher la mise sur le marché de ce lot. En cas de rejet fréquent de lots, l'organisme notifié peut suspendre la vérification statistique.

Le constructeur peut apposer, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

4.5. Le constructeur ou son mandataire doit être en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.

Annexe XI. - VÉRIFICATION À L'UNITÉ

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module G, ou vérification à l'unité, comprend les procédures suivantes :

1. L'organisme notifié examine le produit et effectue les essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables, ou des essais équivalents pour vérifier sa conformité aux exigences essentielles de sécurité applicables.

L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur le produit approuvé et établit une attestation de conformité relative aux essais effectués.

2. Le constructeur assure et déclare que le produit considéré qui a obtenu l'attestation visée au point 1 ci-dessus est conforme aux exigences essentielles de sécurité qui s'y appliquent. Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen appose le marquage "CE" sur le produit et établit la déclaration écrite de conformité mentionnée au paragraphe 3 de l'article 2.

3. La documentation technique mentionnée à l'annexe XIII a pour but de permettre l'évaluation de la conformité aux exigences essentielles de sécurité ainsi que la compréhension de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit.

Annexe XII. - ASSURANCE QUALITÉ COMPLÈTE

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module H, ou assurance qualité complète, comprend les procédures suivantes :

1. Le constructeur met en œuvre un système de qualité approuvé pour la conception, la fabrication, l'inspection finale des produits et les essais, comme spécifié au point 3 ci-après, et est soumis à la surveillance visée au point 4 ci-après.

2. Le constructeur qui remplit les obligations du point 1 assure et déclare que les produits considérés satisfont aux exigences essentielles de sécurité qui leur sont applicables. Le constructeur ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou dans l'un des Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen appose le marquage "CE" sur chaque produit et établit la déclaration écrite de conformité mentionnée au paragraphe 3 de l'article 2. Le marquage "CE" est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4 ci-après.

3. *Système de qualité.*

3.1. Le constructeur soumet une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié qui comprend :

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée ;
- la documentation sur le système de qualité.

3.2. Le processus de fabrication adopté par le constructeur doit figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité permet une interprétation uniforme des mesures de procédure et de qualité telles que programmes, plans, manuels et dossiers de qualité et comprend en particulier une description adéquate :

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et leurs pouvoirs en matière de qualité de la conception et de la qualité des produits ;
- des spécifications techniques de conception, y compris les normes qui seront appliquées et, lorsque les normes visées à l'article 3 du présent décret ne sont pas appliquées entièrement, des moyens qui seront utilisés pour que les exigences essentielles de sécurité applicables soient respectées ;
- des techniques de contrôle et de vérification de la conception, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés lors de la conception des produits en ce qui concerne la catégorie de produits couverts ;
- des techniques correspondantes de fabrication, de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité, des procédés et actions systématiques qui seront utilisés ;
- des contrôles et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication et de la fréquence à laquelle ils auront lieu ;
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc. ;
- des moyens permettant de vérifier la réalisation de la qualité voulue en matière de conception et de produit, ainsi que le fonctionnement efficace du système de qualité.

3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2 ci-dessus avec notamment une visite dans les locaux du constructeur. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonieuse correspondante (EN 29001). Il notifie la décision au constructeur ainsi que les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4. Le constructeur s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace. Il informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ci-dessus ou si une réévaluation est nécessaire. Il notifie sa décision au constructeur ainsi que les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée ;

4. Surveillance CE sous la responsabilité de l'organisme notifié.

4.1. Le but de la surveillance est de s'assurer que le constructeur remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

4.2. Le constructeur autorise l'organisme notifié à accéder aux lieux de conception, de fabrication, d'essais et de stockage et lui fournit toute l'information nécessaire, en particulier :

- la documentation sur le système de qualité ;
- les dossiers de qualité prévus dans la partie du système de qualité consacrée à la conception, tels que résultats des analyses, des calculs, des essais, etc. ;
- les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la fabrication, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

4.3. L'organisme notifié procède périodiquement à des audits afin de s'assurer que le constructeur maintient et applique le système de qualité. Il fournit un rapport d'audit au constructeur.

4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le constructeur. A l'occasion de telles visites, il peut effectuer ou faire effectuer, si nécessaire, des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité. Il fournit au constructeur un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.

5. Le constructeur tient à la disposition des autorités de contrôle pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit :

- la documentation visée au point 3.2 ci-dessus ;
- les adaptations visées au point 3.4 ci-dessus ;
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés aux points 3.4, 4.3 et 4.4 ci-dessus.

6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de système de qualité délivrées et retirées.

Annexe XIII. - DOCUMENTATION TECHNIQUE FOURNIE PAR LE CONSTRUCTEUR OU LE FABRICANT

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

La documentation technique mentionnée aux annexes V, VII, VIII, IX, XI et XVI indique les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les produits satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporte toutes les données utiles à cet égard.

La documentation technique permet de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité aux exigences du présent décret et de ses annexes.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation :

- a) Une description générale du produit ;
- b) Des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc ;
- c) Les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit ;
- d) Une liste des normes mentionnées à l'article 3 du présent décret, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité lorsque les normes mentionnées à cet article n'ont pas été appliquées ;
- e) Les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc. ;
- f) Les procès-verbaux d'essais ou les calculs, relatifs notamment à la stabilité tels que précisés au point 3.2, et à la flottabilité, tels que précisés au point 3.3 des exigences essentielles de sécurité (annexe I, partie A) ;
- g) Les procès-verbaux d'essais sur les émissions gazeuses démontrant que le point 2 de l'annexe I, partie B, est respecté ;
- h) Les procès-verbaux d'essais sur les émissions sonores ou les données sur le bateau de référence démontrant que le point 1 de l'annexe I, partie C, est respecté.

Annexe XIV. - DÉCLARATION ÉCRITE DE CONFORMITÉ

Modifiée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

1. La déclaration écrite de conformité aux dispositions du présent décret doit toujours accompagner :

- a) Le bateau de plaisance ou le véhicule nautique à moteur, pour lequel elle est jointe au manuel du propriétaire exigé à l'annexe I, partie A, point 2.5 ;
- b) Les éléments et pièces d'équipement mentionnés à l'annexe II ;
- c) Les moteurs de propulsion, pour lesquels elle est jointe au manuel du propriétaire exigé à l'annexe I, partie B, point 4.

2. La déclaration écrite de conformité doit être écrite dans la ou les langues officielles de l'Etat destinataire et doit comprendre les éléments suivants :

- a) Le nom, la dénomination sociale et l'adresse du fabricant et, s'il y a lieu, le nom, la dénomination sociale et l'adresse de son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen ;
- b) La description du produit : marque, type, numéro de série ;
- c) Les références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou les références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée ;
- d) Le cas échéant, les références aux autres directives communautaires d'application ;
- e) Le cas échéant, la référence de l'attestation "CE de type" délivrée par un organisme notifié ;
- f) Le cas échéant, le nom et l'adresse de l'organisme notifié ;
- g) L'identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord instituant l'Espace économique européen.

3. En ce qui concerne les moteurs internes et les moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré, les moteurs réceptionnés selon la directive 97/68 qui sont conformes à la phase II mentionnée au point 4.2.3 de l'annexe I de cette dernière directive, et les moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE, la déclaration écrite de conformité inclut, outre les informations mentionnées au point 2, une déclaration du fabricant indiquant que le moteur satisfait aux

exigences en matière d'émissions gazeuses du présent décret lorsqu'il est installé dans un bateau de plaisance conformément aux instructions fournies par le fabricant et que ce moteur ne doit pas être mis en service tant que le bateau de plaisance dans lequel il doit être installé n'a pas été déclaré conforme, si cela s'impose, aux dispositions du présent décret.

Annexe XV. - DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR OU DE SON MANDATAIRE ÉTABLI DANS LA COMMUNAUTÉ OU DE LA PERSONNE RESPONSABLE DE LA MISE SUR LE MARCHÉ

Créée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

A. - La déclaration du constructeur ou de son mandataire établi dans la Communauté visée à l'article 5, paragraphe 1 (bateaux partiellement achevés), doit comprendre les éléments suivants :

- le nom et l'adresse du constructeur ;
- le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi dans la Communauté ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché ;
- une description du bateau partiellement achevé ;
- une déclaration indiquant que le bateau partiellement achevé est destiné à être achevé par d'autres et est conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction.

B. - La déclaration du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou de la personne responsable de la mise sur le marché, visée à l'article 5, paragraphe 2 (éléments ou pièces d'équipement), doit comprendre les éléments suivants :

- le nom et l'adresse du constructeur ;
- le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi dans la Communauté ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché ;
- une description des éléments ou pièces d'équipement ;
- une déclaration indiquant que les éléments ou pièces d'équipement sont conformes aux exigences essentielles pertinentes.

Annexe XVI. - ASSURANCE QUALITÉ PRODUITS (MODULE E)

Créée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005

Le module E, ou "assurance qualité produits", comprend les procédures suivantes :

1. Le fabricant qui remplit les obligations du point 2 ci-après assure et déclare que les produits considérés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen "CE de type" et satisfont aux exigences qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou l'un des autres Etats partie à l'accord instituant l'Espace économique européen appose le marquage "CE" sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité. Le marquage "CE" est accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance mentionnée au point 4 ci-après.

2. Le fabricant met en œuvre un système de qualité approuvé pour les essais et l'inspection finale du produit, comme spécifié au point 3 ci-après, et se soumet à la surveillance mentionnée au point 4 ci-après.

3. Système de qualité.

3.1. Le fabricant présente une demande d'évaluation de son système de qualité à un organisme notifié de son choix.

La demande comprend :

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée ;
- la documentation sur le système de qualité ;
- le cas échéant, la documentation technique relative au type approuvé et une copie de l'attestation "CE de type".

3.2. Dans le cadre du système de qualité, chaque produit est examiné et des essais appropriés, définis dans la ou les normes mentionnées à l'article 3 du présent décret, ou des essais équivalents, sont effectués pour vérifier sa conformité aux exigences correspondantes. Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant figurent dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de protocoles, de procédures et d'instructions

écrites. Cette documentation sur le système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate :

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en matière de qualité des produits ;
- des contrôles et des essais qui seront effectués après la fabrication ;
- des moyens permettant de vérifier le fonctionnement efficace du système de qualité ;
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences au point 3.2.

Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs comprend au moins un membre ayant acquis, en tant qu'évaluateur, l'expérience de la technologie du produit en question. La procédure d'évaluation comprend une visite dans les locaux du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. Elle contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à préserver de manière adéquate son efficacité.

Le fabricant ou son mandataire informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation de ce système. L'organisme notifié évalue les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences mentionnées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire. Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié :

4.1. La surveillance a pour but de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

4.2. Le fabricant autorise l'organisme notifié à accéder, à des fins d'inspection, aux lieux d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toute l'information nécessaire et notamment :

- la documentation sur le système de qualité ;
- la documentation technique ;
- les dossiers de qualité, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

4.3. L'organisme notifié procède périodiquement à des audits afin de s'assurer que le fabricant entretient et applique le système de qualité et fournit à celui-ci un rapport d'audit.

4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. A l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité ; il fournit au fabricant un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'essai.

5. Le fabricant tient à la disposition des autorités compétentes de l'Etat, pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit :

- la documentation mentionnée au point 3.1, deuxième alinéa, troisième tiret ;
- les adaptations mentionnées au point 3.4, deuxième alinéa ;
- les décisions et rapports de l'organisme notifié mentionnés au point 3.4, dernier alinéa, et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de système de qualité délivrées et retirées.

Annexe XVII. - ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION POUR LES ÉMISSIONS GAZEUSES ET SONORES

Créée par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005 (rectificatif au JO du 2 avril 2005)

1. Pour vérifier la conformité d'une famille de moteurs, un échantillon de moteurs est choisi dans la série. Le fabricant fixe la dimension n de l'échantillon en accord avec l'organisme notifié.

2. La moyenne arithmétique \bar{X} des résultats obtenus à partir de l'échantillon est calculée pour chaque composant réglementé des émissions gazeuses et sonores. La production de la série est jugée conforme aux exigences (décision positive) si la condition suivante est satisfaite :

$$\bar{X} + k.S \leq L ;$$

S est l'écart-type où :

$$S^2 = \sum (x - \bar{X})^2 / (n-1) ;$$

\bar{X} = la moyenne arithmétique des résultats obtenus ;

x = l'un des résultats obtenus avec l'échantillon ;

L = la valeur limite adéquate ;

n = le nombre de moteurs repris dans l'échantillon ;

k = le facteur statistique dépendant de n (voir tableau).

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Si $n \geq 20$, $k = 0,860 / \sqrt{n}$

ANNEXE B

Liste des organismes notifiés au 01/05/2005

Nom	Adresse	Tel, Fax, N° EU	Pays
ORGANISMES NOTIFIES FRANÇAIS			
ICNN Institut pour la certification et la normalisation dans le nautisme	Av du Lazaret 17000 La Rochelle France icnn@wanadoo.fr	Tel +33 (0)5 46 28 32 29 Fax +33 (0)5 46 34 04 66 Notified Body ID: 0607	France
Bureau Veritas BV	17 place des Reflets - La Défense 2 F-92400 Courbevoie France	Tel +33 (0) 1 42 91 53 48 Fax. +33(0) 1 4291 28 94 Notified Body ID: 0062	France
AUTRES ORGANISMES NOTIFIES EUROPEENS			
Germanischer Lloyd GL	Vorsetzen 32/35 11 16 06 D-20459 Hamburg Germany	Tel. +49 (0)40 36 14 9 0 Fax. +49 - (0)40- 36 14 9 200 Notified Body ID: 0098	Allemagne
Lloyds Register Quality Assurance	Am Wall 187 D-28195 Bremen Germany	Tel.: +49 421 1699514 Fax.: +49 421 12254 Notified Body ID: 0525	Allemagne
TÜV Produkt Service	Ridlerstraße. 65 80339 München Germany	Notified Body ID: 0123	Allemagne
Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachausschusses "Persönliche Schutzrüstungen"	Klinkerweg 4 D-40699 Erkrath Germany	Tel.: +49(0)2104/1376-20 Fax.: +49(0)2104/1376-99 Notified Body ID: 0299	Allemagne
IMCI International Marine Certification Institute	Rue Abbé Cuypers 3 B-1040 Brussels Belgium	Tel.: +32 2 741 6836 Fax.: +32 2 741 2418 Notified Body ID: 0609	Belgique
Eurocontrol	C/ Zurbano, 48 28010 Madrid Spain	Tel.: 34-913100848 Fax.: 34-913197468 Notified Body ID: 0057	Espagne
VTT	PL 1705 0244 VTT Finland	Tel.: +358-9-4561 Fax.: +358-9-456815 Notified Body ID: 0537	Finland
Hellenic Register of Shipping	Akti Miaouli 23 185 35 Piraeus Greece	Tel +30 (01) 042.21.900 - 909 Fax. +30 (01) 042.21.913 - 14 Notified Body ID: 0618	Grèce
Irish Sailing Association	3 Park Rd Dun Laoghaire Ireland	Tel.: + 353-1-280 0239 Fax.: + 353-1-280 7558 Notified Body ID: 0808	Irlande
RINA Registro Italiano Navale	Via Corsica 12 16128 Genova Italy	Tel.: +39 010 53851 Fax.: +39 010 5351000 Notified Body ID: 0474	Italie
Consorzio DNV Modulo Uno	Centro Direzionale Colleoni, Palazzo Sirio 2 Viale Colleoni, 9 20041 Agrate Brianza (MI) Italy	Tel.: +39 039 6056210 Notified Body ID: 0496	Italie
Agenzia Nazionale Certificazione Componenti e Prodotti	Via Rombon 11 20134 Milano Italy	Tel.: +39-02-2104071 Fax.: +39-02-210407218 Notified Body ID: 0302	Italie
Istituto Giordano	Via Rossini, 2 47814 Bellaria - Igea Italy	Tel.: 0541 343030 Fax.: 0541 345540 Notified Body ID: 0407	Italie
Quality and Security	Via Porto 34 84100 Salerno Italy	Notified Body ID: 1262	Italie
Udicer-Nautitest Sas di Venezia	Via Riviera del Brenta, 12 I-30032 Fiesso Italy	Notified Body ID: 0966	Italie

SNCH Société nationale de certification et d'homologation	11, route de Luxembourg L-5230 Sandweiler Luxembourg	Tel.: +352/357214-290 Fax.: +352/357214-244 Notified Body ID: 0499	Luxembourg
Luxcontrol	1, Avenue des Terres Rouges 349 L-4004 Esch-sur-Alzette Luxembourg	Tel.: + 352 54 77 11-1 Fax.: + 352 54 79 30 Notified Body ID: 0882	Luxembourg
DNV Det Norske Veritas	Veritasveien 1 N-1322 Høvik Norway	Tel.: +47 6757 8226 Fax.: +47 6757 9911 Notified Body ID: 0575	Norvège
ECB European Certification Bureau Nederland	Julianaweg 224a NL-1131 NW Volendam Netherlands	Tel.: +31(0)299-323 123 Fax.: +31(0)299-323 023 Notified Body ID: 0614	Pays Bas
NKIP Classificationbureau	Businesspark "Woudfennen" Nipkowsweg 9 Postbus 65 8500 AB Joure Netherlands	Tel.: 0513-484348 Fax.: 0513-484343 Notified Body ID: 0613	Pays Bas
Polskie Centrum Badań i Certyfikacji	Ul. Kłobucka 23 A PL-02-699 Warszawa Poland	Tel.: +48 (22) 46-45-200 Fax.: +48 (22) 46-45-200 Notified Body ID: 1434	Pologne
Polski Rejestr Statków Polish Register of Shipping	Al. Gen. Józefa Hallera 126 80-416 Gdańsk Poland	Tel.: +48 58 346 17 00 Fax.: +48 58 346 03 92 Notified Body ID: 1463	Pologne
RINAVE Registro Internacional Naval	Estrada do Paco do Lumiar, Polo Tecnológico, Lote 17, Edifício RINAVE 1600-485 Lisboa Portugal	Tel.: +351 21 71 00900 Fax.: +351 21 71 00920 Notified Body ID: 0743	Portugal
Èeský lodní a průmyslový registr - Czech Register of Shipping and Industry .	Sobislavská 2063/46 130 00 Praha 3 Czech Republic	Tel.: +420 2 67 31 37 36 Fax.: +420 2 67 31 45 84 Notified Body ID: 1387	Rép Tchèque
Human Performance Improvements	Unit 10 Moorbrook, Southmead Ind. Park OX11 7HP Didcot United Kingdom	Notified Body ID: 1521	Royaume Uni
Výskumný ústav Dopravný Transport Research Institute,- Products Certification Body	Velky Diel 3323 010 08 Zilina Slovakia	Tel.: +421/41/5655 983 Fax.: +421/41/5652 883 Notified Body ID: 1358	Slovaquie
ORGANISMES NOTIFIES HORS D'EUROPE			
IMCI-NA	1084 Cedar Grove Boulevard L6J 2C4 Oakville Ontario Canada	Tel.: +1 (905) 84 54 99 99 Fax.: +1 (905) 849 37 76 Notified Body ID: 1081	Canada
Organismes Notifiés uniquement pour les mesures de bruit ou d'émissions gazeuses			
AV Technology L	AV Tech House - Birdhall Lane, Cheadle Heath Stockport SK3 0XU Cheshire United Kingdom	Tel.: +44 161 491 2222 Fax.: +44 161 428 0127 Notified Body ID: 1067	Royaume Uni
The Vehicle Certification Agency	1 The Eastgate Office Centre BS5 6XX Bristol United Kingdom	Tel.: +44 117 951 5151 Fax.: +44 117 9524 103 Notified Body ID: 1580	Royaume Uni