

# GUIDE D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 94 / 25

(modifiée par la directive 2003-44)

CONCERNANT

LES BATEAUX DE PLAISANCE DE MOINS DE 24 M



**Attention :**

**Date de dernière mise à jour le : 30-03-2015:** (Liste normes à jour, erreur dans décret 96-611)

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

Document réalisé par

Grégoire DOLTO  
FIN  
Tél 01 44 37 04 05

Port de Javel Haut

Responsable technique  
75015 Paris  
email [dolto@fin.fr](mailto:dolto@fin.fr)

Prière de signaler toute erreur

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1 PRÉSENTATION DE LA DIRECTIVE 94/25 CE</b> .....	<b>4</b>
1.1 Le but de la directive 94/25/CE.....	4
1.2 La structure de la directive après son amendement 2003/44.....	4
1.3 Ses transpositions dans chaque pays.....	5
1.4 Une directive d'inspiration anglo-saxonne.....	5
1.5 Pourquoi cette directive ?.....	5
1.6 LES TENTATIVES PRECEDENTES.....	5
1.7 Une directive "nouvelle approche".....	6
1.8 L'ORIGINE de la directive 94/25.....	6
1.9 Les normes ISO et CEN harmonisees.....	6
1.9.1 Numéro et titre des Normes EN/ISO.....	8
1.10 Les bateaux et moteurs concernes.....	11
1.11 Les piÈces d'Équipement concernees.....	11
1.12 Les exclusions.....	11
1.13 Les bateaux non terminés.....	12
1.14 Les bateaux d'occasion ou "dejà construits".....	12
1.15 Le marquage CE.....	13
1.16 Le responsable du marquage CE et signataire de la DEC.....	13
1.17 La responsabilité de l'utilisateur.....	14
1.18 La definition des catÉgories de conception.....	14
1.19 Interpretation des dÉfinitions des categories.....	15
1.19.1 La disparité de catÉgorisations.....	15
1.19.2 Les diverses interprétations possibles des catégories de conception.....	15
1.19.3 Le manque catégories ou de types de bateaux.....	16
1.20 Les organismes notifiés.....	16
1.21 Les modules de certification CE.....	17
1.21.1 Module A (Bateaux de catégorie D de toute taille et C de moins de 12 m avec obligation d'appliquer la norme ISO 12217 pour les bateaux rigides ou ISO 6185 pour les pneumatiques).....	17
1.21.2 Module A <sup>bis</sup> (Bateaux A ,B et éventuellement C de moins de 12 m et évent ).....	17
1.21.3 Module B dit "examen CE de type" (Bateaux de plus de 12 m).....	18
1.21.4 Module B+C : (Bateaux de plus de 12 m).....	18
1.21.5 Module B+D : (Bateaux de plus de 12 m).....	18
1.21.6 Module B+E : (Bateaux de plus de 12 m).....	18
1.21.7 Module B+F : (Bateaux de plus de 12 m).....	18
1.21.8 Module G : (Bateaux de plus de 12 m).....	18
1.21.9 Module H : (Bateaux de plus de 12 m).....	18
1.21.10 Évaluation des bateaux après construction.....	18
1.22 Les elements et pieces d'equipement de l'annexe II.....	18
<b>2 LES eleMENTS DU MARQUAGE </b> .....	<b>20</b>
2.1 La dÉclaration Écrite de conformité (DEC).....	20
2.2 COMMENT REMPLIR La declaration ecrite de conformite (DEC).....	20
2.2.1 Comment remplir le recto de la déclaration :.....	20
2.2.2 Comment remplir le verso de la déclaration :.....	21
2.2.3 Pour les importateurs non "mandataires".....	22
2.2.4 L'imprimé de la DEC :.....	22
2.3 Le N° CIN (ex HIN voir le 2.3).....	35
2.3.1 Les codes et numéros.....	35
2.3.2 Les modalités du marquage du CIN.....	36
2.4 La plaque constructeur.....	37
2.5 Le manuel du proprietaire.....	38
<b>3 LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE SECURITE</b> .....	<b>41</b>
3.1 Les exigences gÉnÉrales.....	41
3.1.1 Point 2.3 - Prévention des chutes par-dessus bord et les moyens de remontée à bord.....	41
3.1.2 Point 2.4 - Visibilité du poste de barre principal.....	41
3.2 Les exigences relatives À l'intÉgrité et aux caractÉristiques de construction.....	41
3.2.1 Point 3.1 - Structure.....	41
3.2.2 Point 3.2, 3.3 et 3.5 –Stabilité et franc-bord, flottabilité, envahissement.....	41
3.2.3 Les autres exigences.....	42
3.3 Les exigences relatives aux equipements et a leur installation.....	43
3.3.1 Point 5.1 – Moteurs et compartiments moteurs.....	43
3.3.2 Point 5.2 – Circuits d'alimentation.....	43
3.3.3 Point 5.3 – Circuits électriques.....	43
3.3.4 Point 5.4 – Direction.....	43

3.3.5	Point 5.5 – Appareils à gaz .....	43
3.3.6	Point 5.6 – Protection contre l'incendie. ....	43
3.3.7	Point 5.7 – Feux de navigation.....	43
3.3.8	Point 5.8 – Prévention des rejets. ....	44
<b>4</b>	<b>GUIDE D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 94/25 EN FRANCE .....</b>	<b>45</b>
4.1	PrÉambule.....	45
4.2	Le code constructeur .....	45
4.3	La declaration ecrite de conformite (DEC).....	48
4.3.1	La déclaration écrite de conformité des bateaux selon la directive. ....	48
4.3.2	La déclaration écrite de conformité des VNM et moteurs. ....	48
4.4	Les bateaux partiellement acheves .....	48
4.5	Les bateaux marquÉs CE AprÈs construction .....	48
<b>5</b>	<b>LES BATEAUX FRANÇAIS HORS DIRECTIVE .....</b>	<b>49</b>
5.1	La nouvelle réglementation : La division 240.....	49
5.2	Les bateaux en construction amateur.....	49
5.2.1	Les bateaux 100% amateur .....	49
5.2.2	Les bateaux partiellement construits par un professionnel et finis par un amateur .....	50
5.3	Les autres bateaux. ....	50
5.3.1	Les Kayaks de mer .....	50
5.3.2	Les Motos aquatiques (Véhicules nautiques à moteur VNM) .....	50
<b>6</b>	<b>L'IMMATRICULATION-FRANCISATION .....</b>	<b>51</b>
6.1	Immatriculation .....	51
6.2	Titre de navigation .....	51
6.2.1	Bateaux d'une longueur de coque $L_H \leq 7$ mètres.....	51
6.3	Bateaux d'une longueur supérieure à 7 m .....	52
6.3.1	Francisation.....	52
6.3.2	Immatriculation .....	53
<b>7</b>	<b>L'utilisation en france des bateaux de plaisance.....</b>	<b>58</b>
7.1	Généralités .....	58
7.2	la division 240 qui règlemente le matériel de sécurité en mer .....	58
<b>8</b>	<b>LES PROBLEMES LIES A LA DIRECTIVE ET A SON APPLICATION .....</b>	<b>59</b>
8.1	Une directive pas faite pour les petits chantiers et les bateaux d'occasion.....	59
8.1.1	Le cas des petits chantiers.....	59
8.1.2	Les bateaux d'occasion ou mis sur le marché communautaire après construction .....	59
8.2	Les interprÉtations de la directive et sa jurisprudence.....	59
8.2.1	Le RSG.....	59
8.2.2	Le "Standing Committee" .....	59
<b>9</b>	<b>LES EVOLUTIONS DE LA DIRECTIVE .....</b>	<b>60</b>
9.1	Les modifications intervenues en 2006 et 2007 par l'application de la Directive 2003/44 .....	60
9.1.1	Les raisons de la modification.....	60
9.1.2	Les exigences concernant les émissions gazeuses .....	60
9.1.3	Commentaires sur les exigences sur les émissions gazeuses .....	60
9.1.4	Les exigences concernant les émissions sonores.....	60
9.1.5	Les autres modifications .....	61
9.1.6	Les dates d'entrée en vigueur des amendements. ....	62
9.1.7	Remarques importantes.....	62
9.2	Les conséquences pratiques après 2006 .....	62
9.2.1	De nouvelles déclarations écrites de conformité (DEC) depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2006.....	62
9.2.2	La conformité aux émissions gazeuses.....	62
9.2.3	La conformité aux émissions sonores. ....	62
9.2.4	L'autocertification par le nombre de Froude et le rapport P/D.....	63
<b>Annexe A</b>	<b>Décret 96-611 (Modifié par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005) Transposant la directive 94-25 en droit français .....</b>	<b>65</b>

# 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<sup>er</sup> 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 APRÈS 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 : Eléments 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. Sa responsabilité est cependant engagée s'il prend le risque d'utiliser un bateau pour des navigations qui iraient au-delà de la catégorie de conception attribuée. En cas d'accident, d'avarie il pourrait être poursuivi par la justice, par un tiers, par son assureur, etc.

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).

### 1.6 LES TENTATIVES PRECEDENTES

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 HARMONISEES

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 peut être pas "quasi obligatoire" mais 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 la réalisation de CD ROMs 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 2009, le CD Rom de l'Afnor contenant environ 60 normes est vendu 350 € 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.

Les normes récemment publiées, révisées ou en proche fin de révision en 2012 / 2015 sont **surlignées en bleu**

**NORMES HARMONISEES  
EN SUPPORT A LA DIRECTIVE EUROPEENNE  
SUR LES BATEAUX DE PLAISANCE DE MOINS DE 24 M**

**JANVIER 2015**

Chapitre de la directive		1.9.1 Numéro et titre des Normes EN/ISO	Stade	N°
2	Exigences générales	EN ISO 8666 ;2002 Données principales	Harmonisée 2002 Rév prévue 2015/2016	1
2.1	Identification de la coque	EN ISO 10087 : 2006 Identification de la coque – Système de codage	Harmonisée 2006 Révisée 2006	2
2.2	Plaque constructeur	EN ISO 14945:2004 Plaque constructeur	Harmonisée 2004	3
		EN ISO 11192: 2005 Symboles graphiques	Harmonisée 2005	4
2.3	Protection contre la chute par-dessus bord et moyens de remonter à bord	EN ISO 15085: 2003 Prévention des chutes d'homme à la mer et remontée à bord	Harmonisée 2003 Amendement 2009 Révision en cours	5
2.4	Visibilité à partir du poste de barre principal	EN ISO 11591 :2000 Petits navires à moteur – Champs de vision depuis le poste de barre	Harmonisée 2002 Évision en cours	6
2.5	Manuel du propriétaire	EN ISO 10240 :2004 Manuel du propriétaire	Révisée 2004 Ré-Harmonisée 2005	7
3.1	Structure	EN ISO 12215 - 1 :2000 Échantillonnage – Partie 1 : Matériaux : résines thermodurcissables, renforts en fibres de verre, stratifiés de référence	Harmonisée 2001	8
		EN ISO 12215 - 2 : 2002 Échantillonnage – Partie 2 : Matériaux : Matériaux d'âme pour construction sandwich, matériaux enrobés	Harmonisée 2002	9
		EN ISO 12215 - 3 : 2002 Échantillonnage – Partie 3 : Matériaux : acier, aluminium, bois, autres matériaux	Harmonisée 2002	10
		EN ISO 12215 - 4 :2002 Échantillonnage – Partie 4 : Fabrication et construction	Harmonisée 2002	11
		EN ISO 12215 - 5 : 2008 Échantillonnage – Partie 5 : Pressions d'échantillonnage, contraintes admissibles, détermination de l'échantillonnage	Harmonisée 2008 Révision en cours	12
		EN ISO 12215 - 6 :2008 Échantillonnage – Partie 6 : Détails de conception et de construction	Harmonisée 2008	13
		EN ISO 12215 -7 Échantillonnage – Partie 7 : Multicoques	Prévue pour 2016	14
		EN ISO 12215 – 8:2009 Échantillonnage – Partie 8 : Gouvernails	Harmonisée 2010	15
		EN ISO 12215 - 9 Échantillonnage – Partie 9 : Bateaux à voiles - Appendices	Harmonisée 2012	16
		EN ISO 12215 - 10 Échantillonnage – Partie 10 : Bateaux à voiles - Charges dans le gréement et points d'attache du gréement	Prévue pour 2016	17
3.2 et 3.3	Stabilité et franc-bord Flottabilité	EN ISO 12217 - 1: 2002 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Part ie1 : Bateaux non-voiliers de plus de 6 m de longueur de coque	Harmonisée 2002 Révisée 2013 Nouv Révison prévue 2015	18
		EN ISO 12217 - 2 : 2002 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Partie 2 : Bateaux à voiles de plus de 6 m de longueur de coque	Harmonisée 2002 Révisée 2013 Nouv Révison prévue 2015	18
		EN ISO 12217 - 3 : 2002 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Partie 3 : Bateaux d'une longueur de coque inférieure à 6 m	Harmonisée 2002 Révisée 2013 Nouv Révison prévue 2015	19
		Pour bateaux pneumatiques voir ISO 6185 (en fin de document)		

3.4	Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures	EN ISO 12216 : 2002 Fenêtres, hublots, tapes et portes – exigences de résistance et d'étanchéité	Harmonisée 2002 Révision en cours	20
		EN ISO 9093 - 1 : 1997 Vannes et passes-coques – Partie 1 : Métalliques	Harmonisée 2001	21
		EN ISO 9093 - 2 : 2002 Vannes et passes-coques – Partie 2 : Non métalliques	Harmonisée 2003	22
3.5	Envahissement	EN ISO 11812 : 2001 Cockpits étanches et cockpits rapidement auto-videurs	Harmonisée 2002 Révision en cours	23
		EN ISO 15083 : 2003 Système de pompes de cale	Harmonisée 2003	24
3.6	Charge maximale recommandée par le constructeur	EN ISO 14946:2001 Capacité de charge maximale	Harmonisée 2002	25
3.9	Ancrage, amarrage et remorquage	EN ISO 15084 : 2003 Mouillage, amarrage et remorquage – Points d'attache	Harmonisée 2003	26
4	Caractéristiques de manœuvrabilité	EN ISO 11592 : 2001 Détermination de la puissance maximale de propulsion (pour bateaux de moins de 8 m)	Harmonisée 2002	27
		EN ISO 8665 : 2006 Systèmes et moteurs de propulsion marins – Déclarations et mesures de puissance	Harmonisée 2006 Révisée 2006	28
5.1.1	Moteurs intérieurs	EN ISO 15584 : 2001 Moteurs intérieurs à essence – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques	Harmonisée 2002	29
		EN ISO 16147 : 2002 - Moteurs intérieurs diesel – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques	Harmonisée 2003	30
		EN ISO 25197:2012- Systèmes électronique pour le contrôle de la direction, de l'inverseur et des gaz	Harmonisée 2013	31
5.1.2	Ventilation	EN ISO 11105 : 1997 Ventilation des moteurs à essence et des compartiments de réservoirs à essence	Harmonisée 1997	32
5.1.4	Démarrage des moteurs hors-bord	EN ISO 11547 : 1995 Protection contre le démarrage avec vitesse en prise	Harmonisée 1997 Amendée 2000	33
5.2	Circuit d'alimentation	EN ISO 10088 : 2013 Circuit carburant installé à demeure et réservoirs carburant fixes	<del>Révisée 2009</del> Rév harmonisée 2013	34
		EN ISO 21487 :2012 Réservoirs essence et diesel installés à demeure	<del>Harmonisée 2007</del> <del>Amendée 2009</del> Rév Harmonisée 2013	35
		EN ISO 7840 : 2013 Tuyaux carburant résistants au feu	<del>Révisée 2005</del> Rév Harmonisée 2013	36
		EN ISO 8469 : 2013 Tuyaux carburant non résistants au feu	<del>Révisée 2006</del> Rév Harmonisée 2013	37
5.3	Circuits électriques	EN 2 8846 : 1993 Équipements électriques – Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants	Harmonisée 1993 Amendée 2000	38
		EN 8849 : 2003 Pompes de cale électriques	Harmonisée 2005 Révisée 2003 :	39
		EN ISO 9097 : 1994 Ventilateurs électriques	Harmonisée 1998 Amendée 2000	40
		EN ISO 10133 :2000 Circuits électriques – Installations à très basse tension à courant continu	Harmonisée 2002 Rév Harmonisée 2013	41
		EN ISO 13297 :2012 Circuits électriques – Installation à courant alternatif	<del>Harmonisée 2002</del> Harmonisée 2013	42
		EN ISO 16135 Propulsion électrique	En cours de d'élaboration	43
		EN CENELEC-CEI 60092 - 507 :2000 Circuits électriques de navires – Navires de plaisance (NOTE : uniquement pour les installations triphasées)	Harmonisée 2003 pour triphase Révisée 2015	44
5.4	Direction	EN 8847 : 2004 Appareil à gouverner – Système à drosses et réas	Révisée 2005	45
		EN 28848 : 1993 Appareil à gouverner commandés à distance	Harmonisée 2000	46
		EN 29775 : 1993 Appareil à gouverner commandés à distance pour moteurs hors-bord d'une puissance comprise	Harmonisée 1995 Amendée 2000	47

		entre 15 et 18 kW		
		EN ISO 10592 : 1995 Appareils à gouverner hydrauliques	Harmonisée 1998 Amendée 2000	48
		EN ISO 13929 : 2001 Appareils à gouverner crémaillères et pignons	Harmonisée 2002	49
		EN 15652 :2005 Appareils à gouverner commandés à distance pour petites embarcations à tuyères	Harmonisée 2005	50
5.5	Appareils à gaz	EN ISO 10239 : 2015 Installations alimentées en GPL	Harmonisée 2008 Révisée en 2015	51
5.6	Protection contre l'incendie	EN ISO 9094 – 1 :2003 Protection contre l'incendie – Partie 1 : Bateaux d'une longueur de coque ≤ 15 m	Harmonisée 2003 Révision en cours	
		EN ISO 9094 – 2 : 2002 Protection contre le feu – Partie 2 : Bateaux d'une longueur de coque supérieure à 15 m	Harmonisée 2003 Révision en cours	
		EN ISO 9094 Protection contre l'incendie (regroupe P1 / P2)	Norme Prévue 2015	52
		EN ISO 14895 :2003 Réchauds de cuisine et appareils de chauffage alimentés par combustible liquide	Harmonisée 2003 Révision prévue 2015	53
5.7	Feux de navigation	Pr EN ISO 16180:2013 Feux de navigation -Installation	Harmonisée 2013	54
5.8	Prévention des rejets	EN ISO 8099 :2000 Systèmes de rétention des rejets des installations sanitaires	Harmonisée 2001	55
Pneumatiques et semi-rigides. Tous les chapitres les concernent.		EN ISO 6185 – 1 :2001 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 1 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximum de 4,5 kW	Harmonisée 2002	56
		EN ISO 6185 – 2 :2001 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 2 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance comprise entre 4,5 kW et 15 kW	Harmonisée 2002	57
		EN ISO 6185 – 3 :2001 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 3 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance de 15 kW et plus	Harmonisée 2001 Révision prévue 2015	58
		EN ISO 6185 – 4 :2014 Bateaux pneumatiques — Partie 4: Bateaux d'une longueur hors tout comprise entre 8 m et 24 m et équipés d'un moteur d'une puissance maximale supérieure ou égale à 75 kW	Harmonisée 2014	59
Annexe I.C Émissions sonores		EN ISO 14509 – 1 : 2008 Partie 1 Mesurage du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés	Harmonisée 2008 Révisée 2008	60
		EN ISO 14509 – 2 : 2006 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés – Partie 2 : Évaluation du bruit à l'aide d'un bateau de référence	Harmonisée 2007	61
		EN ISO 14509 – 3 : 2009 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés – Partie 2 : Évaluation du bruit à l'aide de procédures de calcul et de mesure	Harmonisée 2010	62
Véhicules nautiques à moteur toutes exigences comprises		EN ISO 13590 : 2003– Motos aquatiques – Exigences de construction et d'installation des systèmes	Harmonisée 2005	63

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° CIN ISO 10087, Stabilité et flottabilité (ISO 12217 pour bateaux rigides ou 6185 pour bateaux pneumatiques) en catégorie C pour l'auto-certification, etc..).

Les normes d'échantillonnage ISO 12215 ont largement progressé en 2008 :

Les parties 1 à 4 sont publiées mais peu utiles.

La partie 5, la principale, a été publiée en Mai 2008. Elle rend largement obsolètes les parties 1 à 4.

La partie 6 (Détails de construction) a également été publiée, en version 2008.

La partie 8 (Gouvernail) a été publiée en 2009

La partie 9 (Quille) a été publiée en 2012

Les parties 7 (Multicoques) et 10 (Efforts dans le gréement et cadènes) devraient suivre en 2016.

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).

Les 3 normes stabilité ISO 12217 ont été révisées d'abord en 2013, mais avec une grosse controverse sur un coefficient du STIX de la partie 2, et finalement les 3 parties doivent être republiées, avec de nombreuses corrections de détail en 2015.

L'ISO 14509 sur la mesure du bruit aérien est obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> 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 supérieures à ce qu'autorise la norme sur la stabilité.

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 propriétaire. 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 CONCERNES

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<sup>er</sup> 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><b>Remarque</b> : 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<sup>bis</sup>, 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 Pédalos,
- Les Planches à Voiles, 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 VNM (Motos aquatiques) étaient exclus de la directive initiale, ils sont désormais inclus (à partir du 01/01/2006), car ces engins sont (éventuellement) bruyants, rejettent des gaz, et disposent désormais d'une norme spécifique (ISO 13590).
2. 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 régate.
3. 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 (article XV du décret français). Le décret français n° 96-611 prévoit que cette déclaration soit faite, en France, suivant un modèle spécial, mais ce modèle n'existe pas pour le moment.

Les commentaires de la directive sont désormais très clairs : **seuls les bateaux entièrement construits en amateur** sont exclus de la directive. Un bateau fini en amateur à partir d'une coque nue fabriquée par un professionnel doit être marquée CE. L'entreprise ou la personne ayant effectué ou fait effectuer cette construction est réputée "constructeur". S'il s'agit d'une entreprise de construction de bateau (le Kbis faisant foi), il doit marquer CE le bateau sous son nom, avec son code constructeur, s'il s'agit d'un particulier ou d'une entreprise n'étant pas répertoriée comme constructeur de bateaux, le code constructeur sera le code "FR-AMA-xxxxx..." où le N° de série est un numéro attribué par l'administration. Selon la taille et la catégorie de conception le module sera soit le module A, Abis, ou G, donc avec éventuellement intervention d'un organisme notifié.

### 1.14 LES BATEAUX D'OCCASION OU "DEJÀ CONSTRUITS"

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 a, entre autres, le but louable de décourager la mise sur le marché de faux bateaux d'occasion, et de s'assurer que la sécurité du bateau est vérifiée, implique des formalités et un prix de certification qui peuvent s'avérer disproportionnés par rapport à ce qui se faisait précédemment, et rend d'autant plus difficile l'importation de bateaux d'occasion "hors UE".

La nouvelle directive dit clairement que les bateaux non marqués CE importés dans l'UE doivent être considérés comme **des bateaux "déjà construits" et mis sur le marché communautaire** par leur importateur dans l'UE (particuliers, professionnels, associations). Ils doivent être évalués et certifiés conformes par un organisme notifié qui vérifie tous les points qu'il estime devoir vérifier (y compris les rejets gazeux et sonores) et délivre un "rapport de conformité". La déclaration écrite de conformité est remplie par l'importateur, particulier ou professionnel, qui devient "responsable de la mise sur le marché". En France le N° CIN attribué commence par "FR-IMP" suivi d'un N° à 5 chiffres délivré par l'organisme notifié à partir d'un quota attribué par l'administration. La plaque constructeur doit porter la mention "**Certificat après construction**".

Cela signifie que les organismes notifiés qui pratiquent la post-certification doivent non seulement analyser et ausculter entièrement le bateau (même si c'est une catégorie C de moins de 12 m), et qu'ils sont responsables de tout le bateau, y compris d'un court-circuit qui y mettrait le feu. Cette lourde responsabilité et l'ampleur du travail font que peu d'organismes notifiés pratiquent cette "vérification après construction" et que leurs tarifs sont élevés (l'ECB compte environ 450€ par m de longueur !). L'industrie demande de mettre sur pied un module spécifique pour l'évaluation post construction, définissant clairement ce que doit vérifier l'Organisme Notifié.

Remarque : Les bateaux déjà construits en amateur ou à usage professionnel que l'on veut marquer CE devront suivre la même procédure respectivement avec le code "AMA" ou "PRO".

Cependant, un constructeur professionnel ayant un code constructeur, et ayant largement modifié, reconditionné, ou reconstruit un bateau existant peut le marquer CE comme un bateau neuf, **mais il doit alors le marquer CE sous son nom et sous son code constructeur en tant que "bateau neuf"**. Il doit non seulement changer le N° CIN et la plaque constructeur, mais également endosser la responsabilité entière du bateau, même ancien! Il doit bien évidemment s'assurer, comme pour tout bateau neuf, de la conformité du bateau en tout point, et selon le module du bateau faire ou non appel à un organisme notifié.

Les bateaux d'occasion marqués CE venant de l'extérieur de l'UE auront besoin de leur DEC pour se faire immatriculer en France.

Les bateaux d'occasion (marqués CE ou non) déjà présents sur le marché communautaire peuvent normalement circuler dans l'UE et généralement se faire immatriculer dans un autre pays de l'UE s'ils possèdent une immatriculation dans un pays de l'UE ou un document en tenant lieu.

## 1.15 LE MARQUAGE CE

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 (DEC)
2. Un N° CIN (Craft Identification number), précédemment 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 considérée comme passible de sanctions 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 LE RESPONSABLE DU MARQUAGE CE ET SIGNATAIRE DE LA DEC

Le responsable du marquage CE et signataire de la Déclaration écrite de conformité (DEC) est le responsable de la première mise du bateau sur le marché communautaire, généralement le "constructeur".

Les DEC **doivent normalement être remplies par le chantier constructeur**. Ce constructeur peut se faire représenter par un "mandataire Européen" unique et officiellement approuvé par le constructeur que cette déclaration peut être remplie par ce mandataire en lieu et place du constructeur. **Ces déclarations ne doivent donc pas être remplies par l'importateur, le distributeur, le revendeur ou le client particulier.**

On pourrait s'étonner que ce ne soit pas un ressortissant de l'UE qui soit le responsable, car il peut être difficile à un 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. Le commerce direct "en ligne" via Internet risque cependant de poser des problèmes s'il n'y a aucun interlocuteur commercial européen entre le constructeur étranger et le client final.

Dans le cas d'un bateau "déjà construit" (voir le 1.14 ci-dessus) le responsable de la première mise sur le marché communautaire est la personne qui l'importe (professionnel ou particulier), mais il partage une partie de la responsabilité technique avec l'organisme notifié qui l'a vérifié.

La modification de la directive précise que le "constructeur" est le responsable de la mise sur le marché et que le N° CIN doit porter son pays et son code constructeur. Il devient "constructeur" en liaison avec cette responsabilité, même s'il a fait sous traiter tout ou partie du bateau par d'autres. La directive initiale parlait du code du chantier constructeur de la coque, ce qui avait entraîné de nombreux quiproquos.

## 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'utilisateur 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 DEFINITION 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 .....	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

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. Il s'agit normalement de la "mer moyenne du vent".

## **1.19 INTERPRETATION DES DÉFINITIONS DES CATEGORIES**

### **1.19.1 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 supérieure 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.

### **1.19.2 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, on ne s'intéresse qu'au couple force du vent /hauteur des vagues, c'est-à-dire les vagues créées par le vent avec une certaine distance d'action (le "fetch") et un certain temps (sur la côte languedocienne, une tramontane de force 8 n'a pas le temps de lever la mer à 50 m de la côte, mais il en est évidemment autrement au large).

### **1.19.3 Le manque catégories ou de types de bateaux**

Après plus de 10 années d'existence l'industrie a tourné et retourné la directive pour voir ce qu'il manquait pour qu'elle soit vraiment efficace.

Il a été finalement reconnu que vouloir "caser" l'infinité variété des bateaux dans seulement 4 catégories de conception était une tâche impossible. Nous avons en effet d'un côté les 4 définitions de la navigation possible (A=transocéanique ou tour du monde, B= Navigation au large, C=navigation côtière D=Eaux abritées), et de l'autre la force du vent et les vagues correspondantes.

La proposition de la France pour la future révision de notre directive (probablement pas avant 2018 car il y a déjà une révision en cours devant entrer en vigueur en 2011/2012) serait de dissocier la nom de la catégorie de la force vent/mer.

Par exemple voilier de régates de 12 m fait pour les courses en Manche mais pas pour le tour du monde serait catégorisé B 9. Il est fait pour une navigation "transmanche" mais sans réservoir ou capacité de charge transocéanique, mais capable de supporter force 9.

Un semi rigide de 6 m serait C6 ou C7 car il n'a pas de capacité de couchage mais peut supporter des vents de force 6 ou 7.

De même un Surprise serait B ou C7 (capacité de couchage limitée) et un Laser D5/6 (pas de capacité de couchage et vent pas plus de 5/6).

## **1.20 LES ORGANISMES NOTIFIES**

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.

Les nouvelles exigences apportées par la directive 2003-44 en termes d'émissions gazeuses ou sonores correspondent à des compétences parfois différentes des organismes notifiées. Pour la mesure du bruit, beaucoup d'organismes se sont équipés et obtenu la compétence. Par contre la mesure des niveaux de rejets gazeux, effectuée au banc d'essai des moteurs, est généralement réservée à des labos, ingénieurs, et équipements spécialisés

**On trouvera la liste des Organismes notifiés en Annexe B 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 noms des modules (A, A<sub>bis</sub>, B+C, B+D, B+F, G, H), qui sont ceux de toutes les directives "Nouvelle approche" soient parfois les mêmes que nos catégories de conception, ce qui ne manque pas de créer une certaine confusion.

**Note** : Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2006, on devait utiliser les modules comme définis ici. La modification de la directive a précisé 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<sub>bis</sub> ou B+C s'il veut se rassurer ou se garantir en faisant appel à un organisme notifié.

De même, depuis le 1<sup>er</sup> 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 **obligatoirement** utiliser la norme de stabilité et flottabilité (ISO 12217 pour les bateaux rigides, ISO 6185 pour les pneumatiques, ou 13590 pour les VNM) dans le cadre du module A (auto-certification)).

**1.21.1 Module A** (Bateaux de catégorie D de toute taille et C de moins de 12 m avec obligation d'appliquer la norme ISO 12217 pour les bateaux rigides ou ISO 6185 pour les pneumatiques)

Auto-certification complète. La norme sur la stabilité / flottabilité (ISO 12217) est harmonisée pour les bateaux de catégorie C depuis le 1<sup>er</sup> 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 d'avant le directive, où le bateau était approuvé par l'administration, 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 cette approbation.

**1.21.2 Module A<sub>bis</sub>** (Bateaux A ,B et éventuellement C de moins de 12 m et évent )

Auto-certification, sauf pour la stabilité et la flottabilité qui sont évalués par un organisme notifié. Pour les bateaux de catégorie C de moins de 12 m le module normal est désormais le module A, avec application de la norme stabilité/flottabilité, maintenant que la norme a été publiée. On peut cependant faire appel à un organisme notifié si on ne respecte pas la norme. Mais comme les organisme notifiés se sont engagés, via le RSG, d'appliquer cette norme ,cette solution n'est appliquée que pour des cas ou des bateaux très particuliers.

Note : Pour les Anglo-saxons qui ne connaissent pas 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**".

## 1.22 LES ELEMENTS ET PIECES D'EQUIPEMENT 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 souples 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 directive, et vraisemblablement aux normes, mais n'ont pas besoin d'être marqués CE ni accompagnés de déclaration de conformité.

En fait ce marquage de 5 produits (sur les centaines entrant dans un bateau) est un peu "à côté de la plaque". Il s'adresse normalement au public (les constructeurs amateurs par exemple, mais qui sont hors CE), afin de l'informer que le produit est conforme. Mais comme la directive ne s'adresse en fait qu'aux professionnels qui ont les moyens de connaître la conformité de tel ou tel produit, et qui installeront ces produits sur un bateau dont ils seront responsables de la totalité de la conformité, c'est une information largement "redondante" ou inutile.

## 2 LES ELEMENTS DU MARQUAGE CE

### 2.1 LA DÉCLARATION ÉCRITE DE CONFORMITÉ (DEC)

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 était mal définie et la France demandait une déclaration plus détaillée

A l'occasion de la modification de la directive intervenue le 1<sup>er</sup> Janvier 2006, les divers pays européens se sont mis d'accord sur des déclarations communes que les pays accepteront.

- **DEC BATEAUX DE PLAISANCE** (conception, construction et éventuellement émissions sonores).
- **DEC VNM** (Motos aquatiques) (conception, construction, émissions sonores et gazeuses) et conformité à la directive 89/336 sur la compatibilité électro-magnétique.
- **DEC MOTEUR HB et Z à échappement intégré** (émissions sonores et gazeuses) et conformité à la directive 89/336 sur la compatibilité électro-magnétique.
- **DEC MOTEUR IB** (émissions gazeuses) et conformité dir. 89/336 (compatibilité électro-magnétique).

La plupart des pays publieront la traduction de cette DEC dans la ou les langues officielles.

Ces nouvelles déclarations sont téléchargeables sur notre site (et celui du ministère pour la version française) ou/et sur le site de la Commission Européenne ou de l'Icomia pour les autres langues de l'UE. Nous mettrons en ligne les modèles de déclaration dans les autres langues dès qu'elles seront disponibles.

**Remarque:** Il n'est cependant pas obligatoire que la DEC suive exactement le modèle ci-dessus si toutes les informations nécessaires sont données : par exemple un fabricant de bateau pneumatique en catégorie C (autocertifié) vendu sans moteur n'a pas besoin des lignes correspondant à l'organisme notifié "bateau" ou "bruit", il n'a besoin que de la norme pneumatique ISO 6185. Sa DEC peut tenir en ½ page.

### 2.2 COMMENT REMPLIR LA DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE (DEC)

#### 2.2.1 Comment remplir le recto de la déclaration :

- Indiquer le **nom et l'adresse du constructeur**, obligatoire s'il est situé dans l'UE. Il ne peut se faire représenter par un mandataire que si ce mandataire est unique pour toute l'UE (avec écrit).
- **S'il y a eu intervention d'un organisme notifié pour la conception et la construction (et la stabilité) :**
- Indiquer le **nom et l'adresse de l'organisme notifié pour l'évaluation de la conception et la construction**. Il faut également son code européen **N° ID** (N° d'identification européen de l'organisme notifié 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 B+C, B+D, B+F, votre organisme notifié vous a fourni une **"attestation d'examen CE de type" dont vous devez inscrire le N° et la date**.
- Si vous avez utilisé le module A<sup>bis</sup> (Aa pour les anglo-saxons), comme c'est exigé pour les bateaux de moins de 12 m en catégorie de conception A ou B, il n'est regardé que la stabilité et la flottabilité. Dans ce cas la directive demande uniquement le nom et le N° ID de l'organisme notifié. Même si la directive ne l'exige pas, nous vous recommandons d'inscrire le N° de certificat (qui n'est pas CE de type, et il faudra rayer cette mention) et la date de délivrance. Cela permet de mettre en évidence les fraudeurs qui ne font pas vérifier leurs bateaux.
- **S'il y a eu intervention d'un organisme notifié pour les émissions sonores (Moteur IB ou Z sans échappement intégré) :**

- Indiquer le **nom et l'adresse de l'organisme notifié pour l'évaluation des émissions sonores**. Il faut également son code européen **N° ID**. Ici également, il n'est pas prévu d'indiquer le N° de certificat et sa date, mais si vous pouvez trouver la place de les mettre cela serait utile.

### **Le module utilisé**

Vous devez rappeler les modules utilisés tant pour l'évaluation de la construction que pour l'évaluation des émissions sonores. (Voir le 1.2.1 ci-dessus)

#### **Pour la construction et la stabilité :**

Si vous êtes en autocertification totale (Catégorie D ou catégorie C pour les bateaux C de moins de 12 m, avec obligation d'application de la norme de stabilité), il s'agit du module A.

Pour les bateaux de moins de 12 m en catégorie A ou B, la stabilité doit être vérifiée par un organisme notifié (Module Abis).

Pour les bateaux de plus de 12 m de catégorie A, B, C, l'ensemble du bateau (structure, stabilité, etc) doit être vérifié par l'organisme notifié (habituellement module B+C ou G).

#### **Pour les émissions sonores :**

Attention : Pour les émissions sonores, si un bateau est dispensé d'essai de bruit en appliquant le nombre de Froude et le rapport P/D, (voir point 8 plus loin) c'est le chantier qui effectue ces calculs, il est donc en autocertification et il s'agit du module A.

S'il y a eu mesure de bruit par un organisme notifié il s'agit du Module Abis (Aa pour les anglais).

### **La description du bateau**

En plus du CIN (voir le 2.3 ci-dessous), il faut indiquer les principales caractéristiques du bateau.

Les bateaux peuvent avoir plusieurs catégories de conception selon le nombre de personnes, les options, etc. et il faut indiquer la catégorie maximale.

La longueur et la largeur de coque  $L_H$  et  $B_H$  doivent être conformes à l'ISO 8666. C'est à partir de la longueur  $L_H$  que la taxe sur la coque est calculée depuis le 01/01/2006.

Le groupe ad-co a souhaité voir figurer le tirant d'eau T. Cette grandeur n'existe malheureusement pas dans l'ISO 8666, et nous vous conseillons d'utiliser Tmax. Cela évitera des litiges avec un client en cas d'échouage.

## **2.2.2 Comment remplir le verso de la déclaration :**

Dans la version 2006 de la DEC il y a une pression supérieure pour faire apparaître clairement quel moyen technique a été utilisé pour remplir les exigences essentielles de sécurité et donc **apporter la preuve de conformité**.

### **Les Normes obligatoires**

Comme expliqué plus haut, les normes sont le moyen privilégié d'apporter la preuve de la conformité, mais pas le seul moyen les normes ne sont pas strictement obligatoires.

En fait seules les seules normes obligatoires dans tous les cas sont :

- l'ISO 8666 (Dimensions principales) et
- l'ISO 10087 (Code CIN) sont obligatoires.

En outre, si vous êtes en module A (autocertification) pour bateaux de catégories C de moins de 12 m (voir le schéma dans l'article 1.21), l'application de la norme stabilité / flottabilité est obligatoire :

- l'ISO 12217 pour les bateaux rigides (partie 1,2 ou 3 selon le type et la taille) ou
- l'ISO 6185 pour les bateaux pneumatiques (partie 1,2 ou 3 selon le type et la puissance)

### **Les autres normes**

La colonne de gauche du verso de la DEC liste les exigences essentielles de sécurité (avec entre parenthèses le N° du point de l'Annexe I de la directive correspondant). L'article 3 du présent document donne la liste des normes ISO correspondantes.

Si une norme a été utilisée : il faut cocher la case (double clic sur le doc word) et mettre le nom et N° de la norme.

**Attention: Ne pas "mentir" en mettant le nom d'une norme que l'on n'aurait pas utilisé. Cela pourrait s'avérer très grave en cas de litige.**

### **Les autres moyens de preuve de conformité**

D'autres moyens de preuve de conformité que les normes peuvent être utilisés, ce sont, par exemple :

- la conformité à un article de l'ancienne Division 224 française (très bon pour les systèmes incendie ou assèchement)
- la conformité à un autre règlement (société de classification, règles ISAF, etc)
- la pratique du chantier

Il faut alors cocher la case milieu "autres documents" et éventuellement la case de droite si le dossier technique précise ce point, puis mettre la mention du référentiel utilisé (par ex F- Div 224 - art xxx si l'on a utilisé la Division 224, etc).

### **Les exigences concernant le remplissage du verso**

Jusqu'en 2005, la France était peu exigeante pour le remplissage du verso, alors que des pays comme l'Espagne ou la Suisse refusaient une déclaration incomplètement remplie.

La tendance va vers une exigence plus grande, et aussi, à terme, plus vers l'application des normes EN ISO que des référentiels nationaux ou internes.

### **2.2.3 Pour les importateurs non "mandataires":**

Les importateurs de bateaux venant d'en dehors de l'UE ne doivent normalement pas remplir la DEC, puisque c'est le constructeur qui doit le faire, dans la langue du pays.

Les anciennes DEC françaises rayées de rouge étaient en 5 langues, alors que les nouvelles DEC sont, pour le moment, en une seule langue.

Il y a plusieurs possibilités :

- 1) Vous envoyez la DEC en français à votre constructeur pour qu'il la remplisse et la signe,
- 2) Vous joignez la traduction (version française) remplie par vous mais non signée à la DEC remplie par le constructeur dans la langue qu'il vous fournit (anglais ?)
- 3) **Seulement en cas d'accord écrit avec le constructeur**, vous remplissez la DEC au nom du constructeur, vous indiquez le nom et le titre de la personne responsable avec le "scan" ou le tampon de sa signature.

### **2.2.4 L'imprimé de la DEC :**

On trouvera ci-après le formulaire de DEC, et sa présentation par la Mission Plaisance des affaires Maritimes, elle reprend le format elle qu'approuvée par le groupe "ADCO" en français et anglais (recto et verso).

Cette présentation donne également des détails pour remplir une DEC "bateau", "VNM" ou "Moteur", avec des inscriptions spécifiques pour les VNM, car il y a eu d'importantes importations "grises" de VNM depuis l'Amérique avec des fausses DEC.

Les DEC Moteur sont à remplir par le constructeur du moteur uniquement.

Le fichier de la DEC "bateau" est téléchargeable sur le site de la FIN (Aller sur Nos Missions/Techniques et réglementaires /Déclarations écrites de conformité" sous format Word dans la plupart des langues Européennes que l'on peut avoir en mémoire sur l'ordinateur du constructeur, et que l'on peut donc remplir et imprimer de manière automatique pour un même modèle de bateau.

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,  
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES  
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

*Direction générale des infrastructures, des transports  
et de la mer*

*Direction des affaires maritimes*

**Instruction du 28 juillet 2009 relative aux déclarations écrites de conformité  
pour les navires et bateaux de plaisance faisant l'objet d'un marquage « CE »**

NOR : DEVT0917507J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

En application du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement et transposant les directives 94/25/CE du 16 juin 1994 et 2003/44/CE du 16 juin 2003, tout navire entrant dans le champ d'application de cette réglementation doit disposer d'une déclaration écrite de conformité (DEC) attestant du respect de ces dispositions. Il convient de bien distinguer cette DEC des déclarations écrites d'un navire de plaisance hors marquage « CE » instituées par les divisions 240, 243 et 244.

La vérification par les services chargés de l'immatriculation des navires et bateaux de plaisance des éléments portés sur la DEC est un élément important de la surveillance du marché. La présente note a pour objet de faciliter cette vérification qui est indispensable pour que ne puissent être immatriculés des navires ou bateaux de plaisance ne remplissant *a priori* pas les exigences imposées par le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié. Cette note remplace les notes MNPLN n° 111 du 2 mars 2006 et MNPLN n° 554 du 11 octobre 2007.

### 1. Rappel

Pour toute première immatriculation d'un navire ou bateau de plaisance neuf entrant dans le champ d'application du décret susvisé, le dossier présenté par le propriétaire doit comprendre une DEC. L'original de cette DEC doit être restitué au propriétaire. L'administration en conserve une copie sous format numérique archivé localement. Ce document numérisé fera l'objet d'un transfert sous IMPALA dans une version ultérieure de l'application. Pour faciliter cette future prise en charge ainsi que les contrôles hiérarchiques, ces documents doivent être archivés avec le numéro d'immatriculation du navire sur six caractères. Cette même procédure s'applique aux navires ou bateaux d'occasion d'origine extracommunautaire entrant dans ce même champ d'application.

### 2. Les différents types de DEC

Depuis l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2006, des dispositions du décret n° 2005-185 du 25 février 2005 modifiant le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 et transposant la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003 amendant celle du 16 juin 1994, plusieurs types de DEC existent, selon qu'il s'agit de navires ou de VNM, d'une part, et de moteurs, d'autre part, et, pour ces derniers, suivant que le contrôle porte sur le niveau sonore ou sur les rejets gazeux, ou sur les deux éléments. En effet, si le contrôle des rejets gazeux est toujours effectué chez le motoriste, au stade de la construction, il n'en est pas de même pour le contrôle du niveau sonore. Celui-ci est fait soit chez le motoriste lorsqu'il s'agit de moteurs hors-bord ou internes mais avec un échappement intégré, soit par le chantier construisant l'embarcation lorsqu'il s'agit de moteurs internes sans échappement intégré car, dans ce cas, l'installation du système d'échappement a une influence sur le niveau sonore et il appartient au chantier d'attester du respect des exigences en matière de bruit.

Lors de la procédure d'immatriculation (saisie informatique des données), les éléments concernant la conformité des moteurs ne doivent pas être pris en compte. En conséquence, seuls deux types de DEC sont en réalité utilisés couramment pour l'immatriculation :

- la DEC intitulée : « Déclaration de conformité d'un bateau de plaisance concernant les exigences de conception, de construction et d'émissions sonores » (annexe I). Cette DEC peut aussi être utilisée quand le constructeur du navire vend celui-ci avec un moteur hors-bord ou un moteur intérieur avec échappement intégré, dont il ne certifie pas la conformité. La conformité totale ou partielle du moteur fera l'objet d'une autre DEC établie par le motoriste ;

MEEDDM n° 2009/15 du 25 août 2009, Page 70.

- la DEC concernant les véhicules nautiques à moteur (annexe II). Cette DEC doit être accompagnée du document complémentaire intitulé « Attestation d'identification d'un véhicule nautique à moteur de série » (annexe III). En effet, la DEC spécifique couramment utilisée pour les VNM ne permet pas une identification individuelle des VNM et ne fournit pas toutes les indications techniques nécessaires à la saisie informatique. En accord avec les trois importateurs de ces engins, l'attestation d'identification d'un véhicule nautique à moteur de série est systématiquement donnée au plaisancier en même temps que la DEC. C'est le numéro CIN figurant sur cette attestation qui doit être saisi sous IMPALA.

Les deux autres types de DEC sont les suivantes :

- la DEC pour le moteur hors-bord ou moteur intérieur avec échappement intégré, établie par le motoriste et qui couvre le respect des exigences en matière de bruit et de rejets gazeux (annexe IV) ;
- la DEC pour le moteur intérieur sans échappement intégré, établie par le motoriste et qui couvre le respect des exigences en matière de rejets gazeux (annexe V).

### 3. Caractéristiques de la DEC

La réglementation fixe le contenu obligatoire des DEC mais non l'emplacement des informations. Les DEC fournies lors de l'immatriculation peuvent donc se présenter sous des formes différentes.

Les annexes I et II de la présente note sont des exemples qui donnent et commentent le détail des indications qui doivent figurer sur la DEC.

#### a) Langue des DEC

Pour pouvoir être utilisée en France, la DEC doit être rédigée en français ou être accompagnée d'une traduction en français. Dans ce dernier cas, la traduction doit être effectuée par un traducteur agréé.

#### b) Signature de la DEC

Les déclarations écrites de conformité doivent être signées par le constructeur, qu'il soit d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers. Toutefois, un constructeur peut décider d'avoir un mandataire sur le territoire européen. Dans ce cas, le mandataire qui doit être unique pour toute l'Europe remplit et signe la DEC en lieu et place du constructeur.

Lorsqu'un mandataire non connu (non saisi dans l'application IMPALA) figure sur une DEC, il convient de demander la lettre de mandat qui doit mentionner clairement le nom et les fonctions de la personne autorisée par le constructeur à signer la DEC. Ces informations doivent figurer clairement sur celle-ci avec la signature de la personne.

Il est important de ne pas confondre « importateur » et « mandataire ». L'importateur effectue une action commerciale alors que le mandataire atteste et se porte garant de la conformité du produit à la réglementation européenne.

#### c) Le numéro CIN

Le numéro d'identification de la coque (HIN) est devenu le numéro d'identification du bateau (CIN) en 2003. Il est défini comme étant une « série unique de chiffres, de lettres et d'un trait d'union apposée de façon permanente sur la coque du navire ».

Ce numéro comporte les informations suivantes :

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

La norme harmonisée EN ISO 10087:2006 précise l'ensemble des exigences relatives au numéro CIN. Des extraits de cette norme figurent à l'annexe VI de la présente note.

Le numéro CIN est unique. En cas de doublon, signalé par une alerte lors de la saisie dans l'application IMPALA, l'immatriculation peut être effectuée, mais il convient d'informer systématiquement la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques.

Lorsqu'un service rencontre pour la première fois un constructeur, deux cas peuvent se produire :

- le constructeur est français et inconnu d'IMPALA. Il convient de l'orienter vers la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques pour l'obtention d'un code constructeur ;

- le constructeur est étranger : le service peut saisir directement le code constructeur donné par le pays d'origine. Un code constructeur étranger peut désormais comporter des éléments numériques à la différence des codes français pour lesquels cette possibilité n'est pas utilisée.

d) La saisie sous IMPALA

La forme des DEC et l'emplacement des informations dans celles-ci pouvant varier, les données à saisir n'apparaissent pas toujours dans l'ordre de saisie adopté dans le cadre d'IMPALA. Certaines informations, autres que celles relatives à la propriété, seront à reprendre sur la « Fiche plaisance ».

**4. DEC non conformes**

Lorsque la DEC est incomplète ou non conforme, la procédure d'immatriculation doit être suspendue.

Lorsqu'il y a doute sur la validité ou l'authenticité de la DEC, une copie de cette dernière doit être adressée à la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques.

L'attention des services est attirée sur les DEC accompagnant les VNM pour lesquelles des clés de lecture vont leur être communiquées en supplément de celles déjà fournies.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, chargé des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 28 juillet 2009.

*Le directeur des affaires maritimes,*  
D. CAZÉ

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

*(A remplir par le constructeur)*

Nom du constructeur du bateau: \_\_\_\_\_ Rubrique obligatoire \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Ville: \_\_\_\_\_ Code postal: \_\_\_\_\_ Pays: \_\_\_\_\_

Nom du mandataire autorisé (le cas échéant): Un constructeur ne peut avoir qu'un seul mandataire européen \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Ville: \_\_\_\_\_ Code postal: \_\_\_\_\_ Pays: Mandataire situé dans l'EEE

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

Adresse : \_\_\_\_\_ Rubrique obligatoire pour un autre module que A \_\_\_\_\_

Ville: \_\_\_\_\_ Code postal: \_\_\_\_\_ Pays: \_\_\_\_\_ Numéro ID: \_\_\_\_\_

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

Nom de l'Organisme Notifié pour l'évaluation des émissions sonores (le cas échéant): \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Ville: \_\_\_\_\_ Code postal: \_\_\_\_\_ Pays: \_\_\_\_\_ Numéro ID: \_\_\_\_\_

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

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

Autres directives communautaires appliquées: \_\_\_\_\_

**DESCRIPTION DU BATEAU**

N° d'identification du bateau (CIN) N° CIN obligatoire et conforme à la norme EN ISO 10087 \_\_\_\_\_

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 (Z /Stem drive)  
 embase arrière de propulsion avec échappement intégré (Z /Stem drive)  
 autre (préciser): \_\_\_\_\_

Matériau de construction:  
 aluminium, alliage léger  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  
 Installée \_\_\_\_\_ kW (le cas échéant)

Longueur de coque L<sub>H</sub>: \_\_\_\_\_ m Bau B<sub>H</sub>: \_\_\_\_\_ m Tirant d'eau T: \_\_\_\_\_ m

Cette déclaration de conformité est délivrée sous la seule responsabilité de constructeur; 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 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)

**Seuls le constructeur ou son mandataire peuvent être signataires**

Date et lieu de délivrance: (Année/mois/jour) \_ / \_ / \_

**Nom et fonction clairement identifiables**

**la DEC doit présenter un tableau reprenant les normes utilisées, soit sur la même page, soit sur une page jointe**

Exigences essentielles (Référence à l'article correspondant des Annexes IA & IC de la directive)	Normes	Autres documents méthodes normatifs	Dossier technique	Spécifier avec plus de détails (*: Normes obligatoires)
<b>Exigences générales (2)</b>	<input type="checkbox"/>			EN ISO 8666:2002* <span style="background-color: #e0e0ff;">Obligatoire</span>
N° d'identification du bateau – CIN (2.1)	<input type="checkbox"/>			EN ISO 10087:2006*
Plaque du constructeur Plate (2.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Prévention des chutes par dessus bord et remontée à bord (2.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Visibilité à partie du poste de barre principal (2.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Manuel du propriétaire (2.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Intégrité et exigences structurelles (3)</b>				
Structure (3.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Stabilité et franc-bord (3.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Flottabilité (3.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures (3.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Envahissement (3.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Charge maximale recommandée par le constructeur(3.6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emplacement su radeau de survie (3.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Évacuation (3.8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ancrage, amarrage et remorquage (3.9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Caractéristiques de manoeuvrabilité ( 4 )</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Moteurs et compartiments moteur (5.1)</b>				
Moteurs in-bord (5.1.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ventilation (5.1.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Parties exposées (5.1.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Démarrage du moteur hors-bord (5.1.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Circuit de carburant (5.2)</b>				
Généralités - circuit carburant (5.2.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Réservoirs de carburant (5.2.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Circuits électriques (5.3)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Systèmes de direction (5.4)</b>				
Généralités - systèmes de direction (5.4.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dispositifs de secours (Barre de secours) (5.4.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Systèmes de gaz (5.5)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Protection contre l'incendie (5.6)</b>				
Généralités (Protection contre l'incendie (5.6.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Équipement de lutte contre l'incendie (5.6.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Feux de navigation (5.7)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Prévention des décharges (5.8)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Annexe I.B – Émissions gazeuses</b>				Voir la Déclaration Ecrite de Conformité du fabricant du moteur
<b>Annexe I.C – Émissions sonores <sup>1</sup></b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Niveaux d'émission sonores (I.C.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Manuel du propriétaire (I.C.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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



Annexe III

**ATTESTATION D'IDENTIFICATION**

**D'UN VEHICULE NAUTIQUE A MOTEUR DE SERIE**

Coordonnées de l'entreprise responsable de la mise sur le marché français de l'engin :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

Je soussigné :

Certifie sous ma propre responsabilité, que le V.N.M décrit ci-après a les caractéristiques suivantes :

Marque :

Numéro CIN :

Nom du modèle :

Longueur H.T : mètres

Largeur H.T : mètres

Marque du moteur :

Mode de propulsion :

N° de moteur :

Puissance installée : kW

Matériau de construction:

Type de coque :

Construit le : (mois et année)

Nombre de personnes autorisées à bord : personne(s)

Fait à , le

Signature :



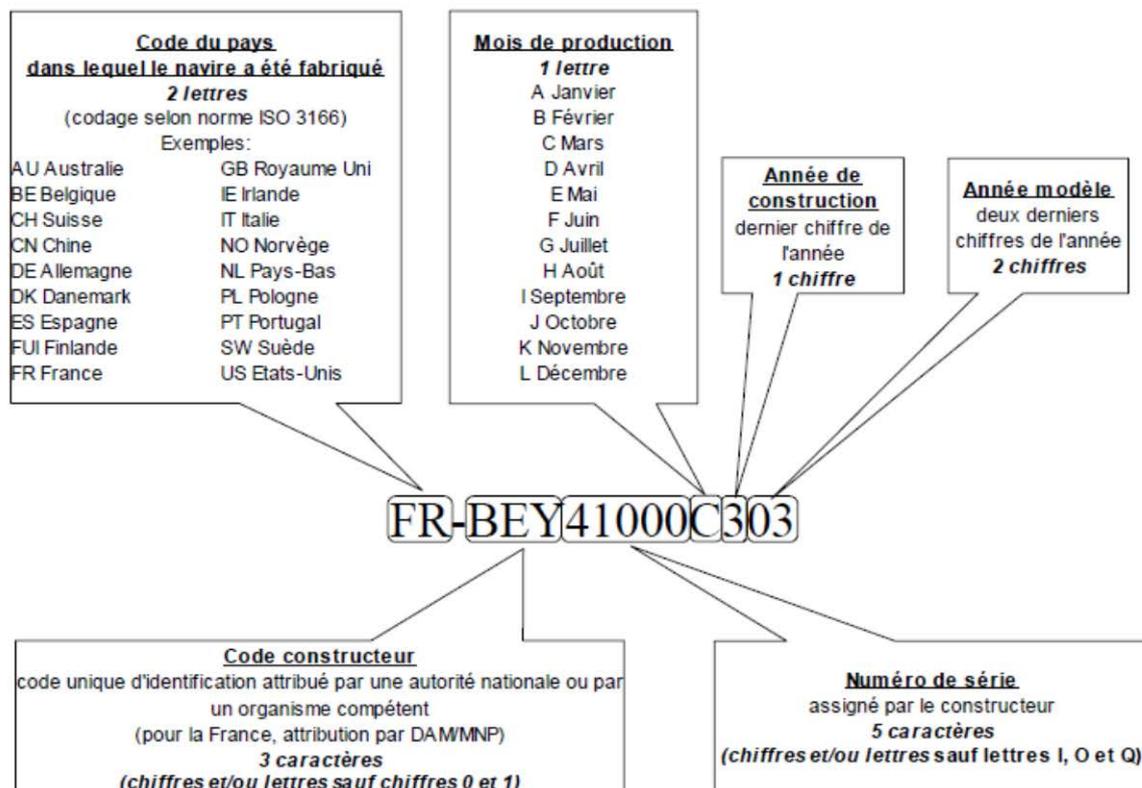


## Annexe VI

### Numéro d'identification du bateau (CIN) (extraits de la norme harmonisée 10087:2006)

#### Composition du CIN

Le numéro CIN est composé de 14 caractères consécutifs, plus un trait d'union.  
Sa composition est détaillée à travers l'exemple suivant:



#### Marquage

Le numéro CIN doit être inscrit de façon à laisser une trace visible de toute tentative de falsification, effacement ou substitution (gravure, moulage, plaque,...). Il doit être visible sur l'extérieur du tableau arrière, côté tribord, à moins de 50 mm du haut du tableau.

Pour les navires ne possédant pas de tableau arrière ou ayant un tableau arrière ne permettant pas l'inscription, le numéro doit être apposé à moins de 300 mm de l'arrière.

Sur les catamarans, le numéro CIN peut être inscrit, selon le cas, sur la coque tribord, sur les deux coques ou sur la poutre arrière.

Sur les trimarans, le numéro est porté sur la coque centrale.

Les caractères doivent avoir au moins 6 mm de hauteur.

De plus, un double du CIN est apposé sur une partie inamovible du navire, en un endroit caché à l'intérieur, ou sous une fixation ou un équipement. Pour les catamarans, le numéro CIN est caché à l'intérieur ou sur chacune des deux coques. Seul le constructeur a connaissance de l'endroit où est porté ce double.



Essential requirements (reference to relevant articles in Annex IA & IC of the Directive)	Standards	Other normative document/ methods	Technical file	Please specify in more detail (*: Mandatory Standards)
<b>General requirements (2)</b>	<input checked="" type="checkbox"/>			EN ISO 8666:2002 *
Craft Identification Number – CIN (2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>			EN ISO 10087:2006 *
Builder's Plate (2.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protection from falling overboard and means of reboarding (2.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Visibility from the main steering position (2.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Owner's manual (2.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Integrity and structural requirements (3)</b>				
Structure (3.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Stability and freeboard (3.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Buoyancy and floatation (3.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Openings in hull, deck and superstructure (3.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Flooding (3.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Manufacturer's maximum recommended load (3.6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Liferaft stowage (3.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Escape (3.8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Anchoring, mooring and towing (3.9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Handling characteristics (4)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Engines and engine spaces (5.1)</b>				
Inboard engine (5.1.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ventilation (5.1.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Exposed parts (5.1.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Outboard engine starting (5.1.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Fuel system (5.2)</b>				
General – fuel system (5.2.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Fuel tanks (5.2.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Electrical systems (5.3)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Steering systems (5.4)</b>				
General – steering system (5.4.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emergency arrangements (5.4.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Gas systems (5.5)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Fire protection (5.6)</b>				
General – fire protection (5.6.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Fire-fighting equipment (5.6.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Navigation lights (5.7)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Discharge prevention (5.8)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Annex I.B – Exhaust Emissions</b>	see the Declaration of Conformity of the engine manufacturer			
<b>Annex I.C – Noise Emissions<sup>1</sup></b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Noise emission levels (I.C.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Owner's manual (I.C.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<sup>1</sup> Only to be completed for boats with inboard engines or sterndrive engines without integral exhaust

## Remarque

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 la déclaration, 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.

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

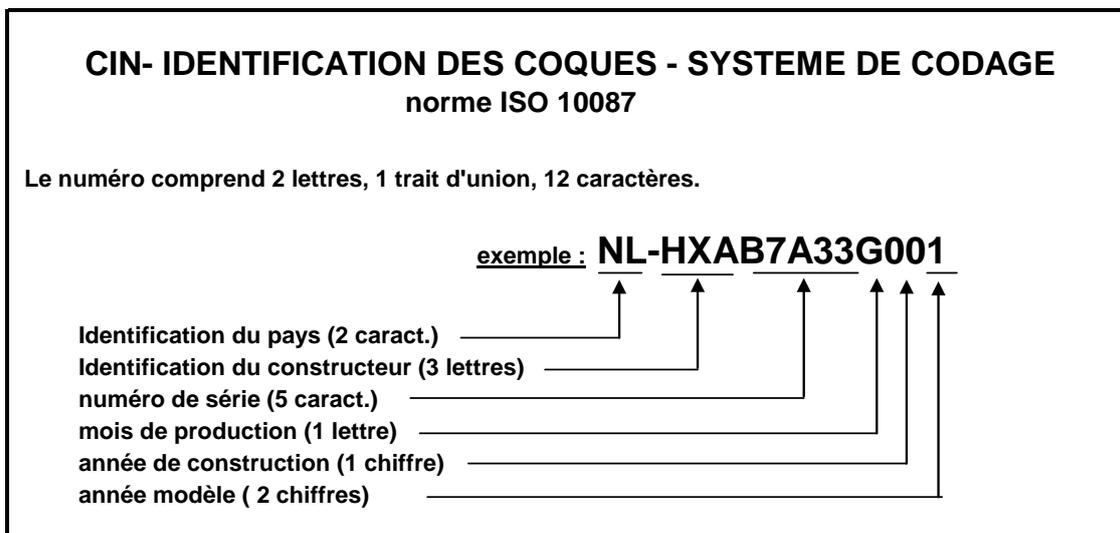
Le numéro CIN (Identification de la coque)

L'article 2.1 de l'annexe 1 du décret énumère le contenu du Numéro CIN, 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.

## 2.3 LE N° CIN (EX HIN VOIR LE 2.3)

Depuis la modification de la directive le N° CIN (Craft identification number) a remplacé le HIN (Hull identification number). Cela provient de ce que l'on s'intéresse désormais au bateau dans son ensemble et pas uniquement à sa coque.



D'après ce N° CIN : 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 2000, Année modèle 2001.

### 2.3.1 Les codes et numéros

#### 2.3.1.1 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

### 2.3.1.2 Le code du constructeur

C'est un code de 3 caractères (Chiffres ou lettres sauf chiffres 0 ou 1) 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.

### 2.3.1.3 Le numéro de série

Le N° de série est une suite de 5 chiffres et/ou 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.

### 2.3.1.4 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 K
Mars C	Juin F	Septembre I	Décembre L

### 2.3.1.5 L'année de fabrication

L'année de construction du CIN 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.

### 2.3.1.6 L'année modèle

L'année "modèle" est, selon la norme les deux derniers chiffres de l'année et est : "*une période de douze mois où il est prévu de placer pour la première fois le bateau sur le marché*".

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

## 2.3.2 Les modalités du marquage du CIN

### *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 CIN 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 CIN 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 CIN 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 CIN, ce dernier doit être apposé à moins de 300 mm de l'arrière du bateau.

**5.3.3** Sur les catamarans, le CIN 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 CIN doit être situé sur la coque centrale conformément au 5.3.1 ou 5.3.2

**5.3.5** Sur les bateaux gonflables, le CIN 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 CIN 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 CIN apposé aux emplacements indiqués ci-dessus. Si la conception du bateau de plaisance ne permet pas de respecter cette exigence, le CIN doit être apposé à un endroit visible aussi près que possible de l'emplacement prescrit.

#### **5.4 Double du CIN.**

Un double du CIN 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 CIN caché à l'intérieur ou sur chacune des deux coques.

#### **5.5 Date d'apposition du CIN.**

Le CIN 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 CIN ait été apposé.

## **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 :

- a) Le nom du constructeur.
- b) La ou les catégorie(s) de conception du bateau (s'il y a lieu).
- c) La charge maximale recommandée par le constructeur, conformément à l'ISO 14946, en excluant la masse du contenu des réservoirs fixes de carburant et d'eau lorsqu'ils sont pleins, accompagnée des symboles de personne et des symboles de valise (voir exemple en A.2). Pour les bateaux propulsés par un ou plusieurs moteurs hors bord, la masse du ou des moteur(s) doit être incluse, accompagnée du symbole de moteur hors bord (voir exemple en A.3).
- d) Le nombre maximal de personnes que le bateau est conçu pour transporter lorsqu'il est en route, conformément à l'ISO 14946, accompagné du symbole de personne.

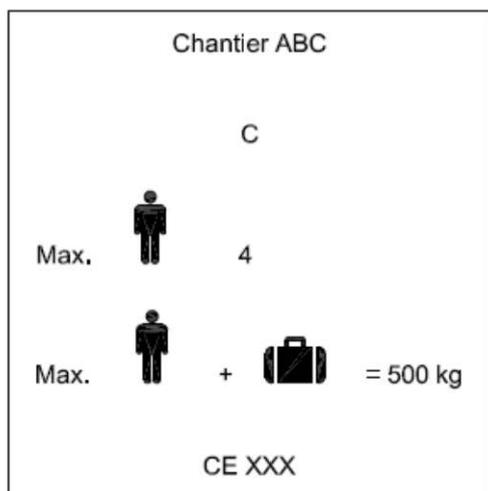
Lorsque le constructeur souhaite assigner plusieurs catégories de conception à un bateau, la présentation des informations doit être telle que le nombre maximal de personnes et la charge maximale soient clairement identifiés comme appartenant à une catégorie de conception spécifique.

Le constructeur est libre de fournir des informations supplémentaires sur l'étiquette. L'ajout d'informations supplémentaires ne doit pas altérer la lisibilité des informations minimales requises, ces deux types d'informations devant être séparés l'un de l'autre (de préférence, par une ligne ou un séparateur similaire).

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.

### **Exemples de plaques constructeur donné en Annexe A de l'ISO 14945**

#### **Plaque pour bateau à moteur intérieur ou Z drive**



Nom du constructeur

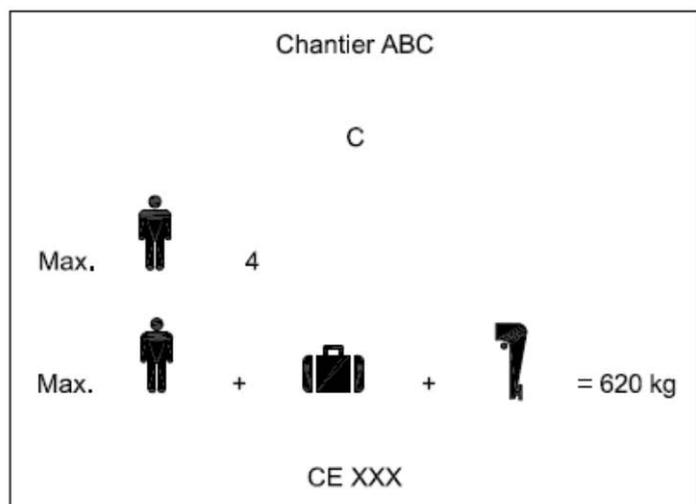
Catégorie de conception du bateau

Capacité maximale de personnes

Charge maximale recommandée par le constructeur, excluant la masse du contenu des réservoirs fixes de carburant et d'eau lorsqu'ils sont pleins

Marquage CE et numéro d'identification de l'organisme notifié (s'il y a lieu)

### Plaque pour bateau à moteur hors-bord



Nom du constructeur

Catégorie de conception du bateau

Capacité maximale de personnes

Charge maximale recommandée par le constructeur, comprenant la masse du ou des moteur(s) hors-bord mais excluant la masse du contenu des réservoirs fixes de carburant et d'eau lorsqu'ils sont pleins

Marquage CE et numéro d'identification de l'organisme notifié (s'il y a lieu).

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).

NOTE 3 : Selon la modification de la directive intervenant au 01/01/2006 cette charge doit exclure la masse contenue dans les réservoirs fixes (carburant et eau). La commission estime que cette charge est celle sur laquelle l'utilisateur a la pleine maîtrise (personnes, bagages, etc) et pas celle qu'il ignore ou a des doutes. La profession est très sceptique sur ce point, mais c'est la commission européenne qui écrit les textes.

## 2.5 LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

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

### 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 tous les pays de la Communauté doit le rédiger en une vingtaine de 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-après) 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.

## **Introduction générale du manuel du propriétaire**

Le présent manuel a été élaboré pour vous aider à utiliser votre bateau en sécurité et avec plaisir. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés et ses systèmes, ainsi que 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 manoeuvre 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 manoeuvrer 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 de 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, manoeuvrant 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 ou, le cas échéant, 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 mer.

Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation. Il convient que l'équipage ait à bord tout le matériel de sécurité (gilets de sauvetage, harnais, etc.) correspondant au type de bateau, aux conditions météorologiques, etc. Ce matériel est obligatoire dans certains pays. Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manoeuvres 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) lorsqu'elles se trouvent sur le pont. À 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 REVENDEZ LE BATEAU.**

## 3 LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE SECURITE

L'annexe I de la Directive définit les exigences essentielles de sécurité des bateaux. Nous indiquons les N<sup>os</sup> 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° CIN, 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.

**Attention:** La version française initiale de la directive émanant de Bruxelles comportait au point 3.3 de l'Annexe I un énorme contre-sens:

La version originale (en Anglais) bien traduite dit " Les bateaux de moins de six mètres qui sont susceptibles d'invasion lorsqu'ils sont utilisés dans leur catégorie de conception doivent être pourvus d'une réserve de flottabilité appropriée pour leur permettre de flotter à l'état envahi".

La version française dit le contraire : " 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"

La VF suppose que tous les bateaux de moins de 6 m sont susceptibles d'invasion et doivent en conséquence être munis de flottabilité. C'est nier l'avantage apporté par les bateaux entièrement fermés et cockpit autovideurs, un des dogmes de la division 224 précédente.

La directive a été corrigée lors de son amendement de 2003, mais pas le décret 96-611 Français et ce contre sens est toujours là. La norme de stabilité ISO 12217-3 contredit cette erreur, mais officiellement en décret est plus fort qu'une norme: un travail d'appréciation pour les juges !

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.

**Remarque:** Pour les pneumatiques de moins de 6 m l'ISO 6185-1 à 3 qui traite de tous les aspects d'un pneumatique, y compris la stabilité et la flottabilité est celle à appliquer (pour les plus de 6 m l'ISO 6185-4 renvoie à l'ISO 12217-1 pour la stabilité/flottabilité).

De même pour les VNM, l'ISO 13590 traite de tous les aspects, y compris la 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 EQUIPEMENTS ET A 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  $\geq$  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 certains des ports de plaisance ont commencé à s'équiper de systèmes de pompage, et pourront ultérieurement 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 peut aussi avoir 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 240 -1.02)

### 3. Engins de plage : sont considérées comme engins de plage :

- à condition que la puissance maximale de l'appareil propulsif ne dépasse pas 3 kW, les embarcations dont la longueur de coque est inférieure à 2,50 m, sauf lorsqu'il s'agit de planches à voiles ou aérotractées, ou que la propulsion d'une telle embarcation est assurée par un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine. Dans ce dernier cas, elle est considérée comme véhicule nautique à moteur.
- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine dont la longueur est inférieure à 4 m ou la largeur est inférieure à 0,45 m. Toutefois, dans le cas d'une embarcation multicoque, la largeur additionnée des coques doit être inférieure à 0,40 m. Ne sont pas considérés comme coques, les flotteurs latéraux de longueur inférieure à 1,5 m.
- les embarcations propulsées au moyen d'avirons, dont la largeur de coque est inférieure à 1 m, et dont le rapport longueur/largeur est supérieur à 10.
- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine qui ne satisfont pas aux dispositions de stabilité et de flottabilité de l'article 240-2.09, quelles que soient leurs dimensions.

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.

Les bateaux d'une certaine taille ne sont plus uniquement "immatriculés", ils sont également " francisés " par les douanes et munis d'un "Livret orange", qui remplace la carte mer.

Cette francisation est assujettie à une taxation sur la coque et le moteur.

Jusqu'en 2005, la francisation et la taxation sur la coque étaient basées sur la jauge douanière en Tonneaux (francisation à partie de 3 Tonneaux)

**Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 la taxation sur la coque est liée à la longueur de coque (L<sub>H</sub> selon l'ISO 8666) et la francisation et la taxation commence à 7m de longueur.**

## 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 qui 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 : (01) 40 81 72 71

### Note pour les importateurs :

Avant 2006, lorsqu'un particulier voulait faire immatriculer son bateau dans un quartier maritime, le programme se bloquait si le code constructeur n'était déjà entré dans l'ordinateur central de l'ex-CAAM (Centre administratif des affaires maritimes) désormais DSI.

Il fallait donc s'assurer que le code de votre constructeur (qui va avec son pays) était bien entré dans l'ordinateur de la DSI, faute de quoi vos clients avaient 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.

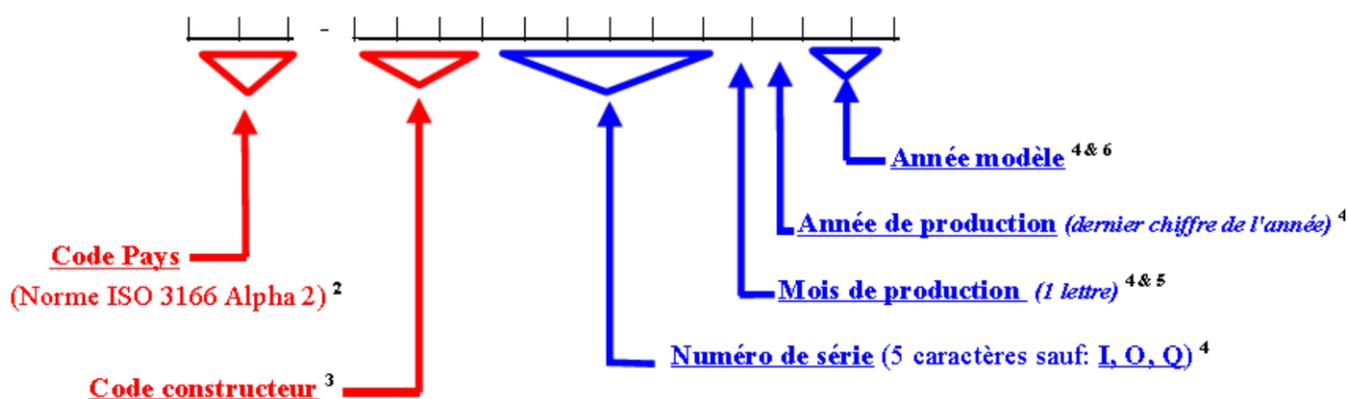
En 2006, l'administration nous assure que cela ne se produira plus, entre autre en raison de l'adoption d'un nouveau logiciel de base de données et de saisie.

# STRUCTURE DU NUMÉRO D'IDENTIFICATION D'UN NAVIRE DE PLAISANCE CONSTRUCTEUR PROFESSIONNEL (N°CIN)<sup>1</sup>

**Ce document est utilisé par le constructeur du bateau ou la personne qui prend la responsabilité de la mise sur le marché**

Référence : Norme harmonisée EN/ISO 10087

2 lettres, trait d'union, 12 caractères



<sup>1</sup> : CIN : Craft Identification Number

<sup>2</sup> : Code France : FR

<sup>3</sup> : Attribué par l'administration

<sup>4</sup> : Renseignés par le constructeur

<sup>5</sup> :

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

<sup>6</sup> : Année modèle: période de 12 mois au cours de laquelle il est prévu de vendre le modèle du navire



## 4.3 LA DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE (DEC)

### 4.3.1 La déclaration écrite de conformité des bateaux selon la directive.

**Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2006** l'administration française considérait (avec une certaine justesse) que les informations à donner dans la déclaration écrite de conformité étaient bien vagues. Le ministère des transports exigeait une déclaration écrite de conformité spécifique française multilingue, la fameuse déclaration barrée de rouge, numérotée par paire et filigranée. Ces déclarations étaient imprimées et vendues par la FIN à la demande du ministère.

D'autre part l'administration française considérait que cette déclaration devait, comme une "carte grise" d'automobile, accompagner le bateau toute sa vie.

**Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006** (date d'entrée en vigueur de l'amendement de la directive)

La France accepte les versions françaises des diverses DEC (bateaux, VNM, Moteurs) mises au point par les administrations européennes citées au 2.1 ci-dessus.

Nous rappelons que ces déclarations doivent être rédigées dans la ou les langues du pays de mise sur le marché.

**Ces déclarations sont sur papier libre**, et les déclarations numérotées et barrées de rouge que la FIN imprimait à la demande du ministère ne seront donc plus exigées. Vous pourrez cependant continuer d'utiliser en France celles que vous avez encore en stock (avec éventuellement le complément de la nouvelle DEC pour le son -moteurs à ligne d'arbre- et les rejets gazeux).

Nous rappelons également que ces déclarations **doivent être remplies par le chantier constructeur**, qu'il soit européen ou non. C'est seulement dans le cas d'un "mandataire Européen" unique et officiellement approuvé par le constructeur que ces déclarations peuvent être remplies par le mandataire au lieu du constructeur. **Ces déclarations ne doivent donc pas être remplies par l'importateur, le distributeur ou le revendeur.**

### 4.3.2 La déclaration écrite de conformité des VNM et moteurs.

Voir le 2.1 de notre document.

## 4.4 LES BATEAUX PARTIELLEMENT ACHEVES

La directive demande que les bateaux partiellement achevés mis sur le marché soient accompagnés d'une déclaration écrite de conformité (voir article XV du décret).

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 doit être marqué CE sous la responsabilité de l'amateur (voir l'Article 1.13 ci-dessus).

## 4.5 LES BATEAUX MARQUÉS CE APRÈS CONSTRUCTION

Pas de différence avec ce qui est dit au 1.14.

Attention aux bateaux vendus par les domaines ou les anciens bateaux de pêche ou de service, c'est peut être une bonne affaire au départ, mais il faut compter le prix de l'intervention d'un organisme notifié pour le marquage CE.

# 5 LES BATEAUX FRANÇAIS HORS DIRECTIVE

Ces bateaux sont :

- des bateaux en construction 100 % amateur ou des bateaux partiellement achevés par un professionnel (marqués CE selon le § 4.4) et ensuite finis en amateur.
- soit des bateaux hors directive qui peuvent être :
  - 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. Voir la présentation de la Division 240. Nous voulons simplement présenter rapidement la logique des différentes possibilités.**

## 5.1 LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION : LA DIVISION 240

L'ancienne réglementation française: 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 plusieurs temps, la dernière version en date s'appelant la "Division 240" (téléchargeable sur le site de la FIN, Dossier "Nos missions"/ Documents techniques/...).

La nouvelle division 240 prescrit le matériel de sécurité obligatoire pour tous les navires et les prescriptions techniques pour les navires non marqués CE, il s'agit des bateaux nommément exclus de la directive : bateaux en construction amateur, canoës kayaks et yole de mer, etc. Pour les prototypes de course ou expérimentaux, c'est la Division 243 qui s'applique.

La division 240 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 2 ou 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 la procédure prévue par la nouvelle division 240 comme précisé ci-dessus.

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

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

Note 1 : Un bateau construit par un amateur peut également être marqué CE après construction, voir plus haut.

## **5.3 LES AUTRES BATEAUX.**

### **5.3.1 Les Kayaks de mer**

Ils sont autocertifiés par le constructeur, spécialement en ce qui concerne la flottabilité.

### **5.3.2 Les Motos aquatiques (Véhicules nautiques à moteur VNM)**

Ils sont inclus dans la directive depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

# 6 L'IMMATRICULATION-FRANCISATION

**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](http://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 le bateau soit francisable ou non** (francisable : Jauge >à 3 tx avant 2006 et LH >7m après).

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 longueur de coque $L_H \leq 7$ mètres

Ces bateaux sont dispensés de la francisation (**sauf les bateaux équipés d'un moteur de plus de 22 cv fiscaux, env 200 ch**), 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 < 7 m doit théoriquement être francisé de manière volontaire.

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 papier libre, en français, et contenant toutes les informations nécessaires (le modèle de DEC européen du 2.2.3 est recommandé).

#### 6.2.1.1.2 Pour un autre bateau

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

**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 (post construction), même s'il est âgé de 20 ans. Idem pour la première mise sur le marché communautaire en plaisance d'anciens bateaux professionnels (anciens bateaux de pêche, bateaux des domaines, etc.)

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

*D'après l'article 240-1.04 " - les navires neufs ou existants qui ont été mis en service dans l'un des Etats membres de l'Espace Economique Européen avant le 16 juin 1998 ne sont pas astreints à établir une conformité aux exigences de sécurité et de prévention de la pollution, à condition que leurs propriétaires produisent une lettre de radiation du pavillon, ou tout autre document établissant l'origine du navire..*

### **6.3 BATEAUX D'UNE LONGUEUR SUPÉRIEURE À 7 M**

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](http://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 reconnus insubmersibles par l'administration au sens de l'ancien article 224-2.24 (c'est-à-dire approuvés avant 2005 par une attestation d'insubmersibilité sur l'imprimé officiel disponible auprès de la FIN.

Note : Les pièces 1 à 6 sont les mêmes que celles demandées pour un bateau < 7 m.

#### **6.3.1.2 Bateaux marqués "CE" :**

10) Une déclaration écrite de conformité selon le modèle souhaité (Voir 2.2).

#### **6.3.1.3 Autres bateaux :**

11) La déclaration de construction selon l'annexe pertinente de la Division 240.

**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.

#### **Quelques adresses utiles**

Désignation	Téléphone	Fax	email
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		Mnp.Dam.Dgitm @ developpement-durable.gouv.fr

#### **On trouvera ci-dessous des fac-similé de :**

- Fiche plaisance (disponible auprès du quartier maritime ou du ministère).
- Modèle d'acte de vente (selon proposition du Ministère).

# Fiche Plaisance

## Immatriculation d'un navire de plaisance

### DOCUMENTS A JOINDRE A LA PRESENTE FICHE

	Première immatriculation	Changement de propriétaire	Changement de moteur	Changement de domicile du propriétaire	Sortie de la flotte de plaisance
Lorsque les formalités sont effectuées par correspondance auprès d'un service des affaires maritimes, le plaisancier doit joindre une enveloppe dûment affranchie pour le retour de son dossier. A titre indicatif : <ul style="list-style-type: none"> <li>tarif de 20 à 50 g pour les navires non francisés,</li> <li>tarif de 100 à 250 g pour les navires francisés.</li> </ul> Il est conseillé de prévoir un envoi en recommandé pour plus de sûreté.					
Original de la facture d'achat du navire et/ou le cas échéant, du ou des moteur(s) _____ <b>et / ou</b> _____					
Original de l'acte de vente du navire et/ou le cas échéant, du ou des moteur(s)					
Original de la déclaration écrite de conformité (navire et embarcation « CE ») Et pour les VNM : fournir _____ <b>ou</b> _____ une attestation d'identification d'un VNM					
Original de l'attestation de construction (embarcation de série non « CE ») _____ <b>ou</b> _____					
Original de l'attestation sur l'honneur (construction amateur) _____ <b>ou</b> _____					
Fiche de renseignements (navire d'occasion non « CE », d'origine intracommunautaire)					
Original de la déclaration d'insubmersibilité (éventuellement)					
Original de l'acte de francisation ou de la carte de circulation					
Photocopie de la carte d'identité ou du passeport (seules pièces d'identité acceptées) _____ <b>ou</b> _____					
Pour les sociétés : extrait du registre du commerce (modèle Kbis) ou photocopie de la carte professionnelle _____ <b>ou</b> _____					
Pour les associations : photocopie de l'acte d'enregistrement à la préfecture					

**Sont obligatoirement francisés** les navires de plaisance dont la longueur est égale ou supérieure à 7 mètres, ainsi que ceux d'une longueur inférieure désirant se rendre dans les eaux territoriales étrangères.

**Lors de la première francisation d'un navire**, le dossier doit être adressé en premier au service des douanes et comporter en plus les documents suivants :

- un formulaire de demande de francisation,
- une photo d'identité récente,
- un justificatif de domicile et, pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois sur le territoire français, une déclaration sur l'honneur,
- un certificat de non-similitude de nom établi par les Affaires maritimes pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 24 mètres,
- un certificat fiscal (pour les navires de 7,5 mètres et plus acquis hors de France),
- un relevé d'identité bancaire.

**En cas de mutation de propriété d'un navire déjà francisé**, seuls les documents suivants doivent être adressés au service des douanes, en plus de ceux indiqués dans le tableau ci-dessus :

- une photo d'identité récente,
- un justificatif de domicile et, pour les ressortissants européens résidant moins de 6 mois sur le territoire français, une déclaration sur l'honneur,
- un relevé d'identité bancaire.





## **Catégorie socio-professionnelle**

*(1) Ne concerne que les personnes physiques. Utiliser l'un des codes à 2 chiffres suivants :*

- 10 Agriculteurs exploitants
- 21 Artisans
- 22 Commerçants et assimilés
- 23 Chefs d'entreprise de 10 salariés et plus
- 31 Professions libérales
- 32 Cadres de la fonction publique, professions intellectuelles et artistiques
- 36 Cadres d'entreprise
- 41 Professions intermédiaires de l'enseignement de la santé, de la fonction publique et assimilés
- 46 Professions intermédiaires administratives et commerciales des entreprises
- 47 Techniciens
- 48 Contremaîtres, agents de maîtrise
- 51 Employés de la fonction publique
- 54 Employés administratifs d'entreprise
- 55 Employés de commerce
- 56 Personnels des services directs aux particuliers
- 60 Ouvriers
- 70 Retraités
- 80 Autres personnes sans activité professionnelle

## **Statut juridique**

*(2) Ne concerne que les personnes morales. Utiliser l'un des codes à 1 chiffre suivants :*

- 1 Société Anonyme
- 2 SARL
- 3 EURL
- 4 Entreprise individuelle
- 5 Collectivité publique
- 6 Association loi 1901
- 7 Autres

## **Secteur d'activité**

*(3) Ne concerne que les personnes morales. Utiliser l'un des codes à 1 lettre suivants :*

- A Agriculture, chasse, sylviculture
- B Pêche, aquaculture
- C Industries extractives
- D Industrie manufacturière
- E Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau
- F Construction
- G Commerce, réparations artisanales et d'articles domestiques
- H Hôtels et restaurants
- I Transports et communications
- J Activités financières
- K Immobilier, location et services aux entreprises
- L Administration publique
- M Education
- N Santé et action sociale
- O Services collectifs, sociaux et personnels
- Q Activités extra-territoriales

# 7 L'UTILISATION EN FRANCE DES BATEAUX DE PLAISANCE

## 7.1 GÉNÉRALITÉS

La France appliquant la Directive Européenne, tout bateau marqué CE peut être librement vendu comme produit sur notre territoire.

En ce qui concerne la navigation il doit posséder le matériel de sécurité obligatoire.

Pour une navigation en eaux intérieures le matériel exigé n'est pas adapté pour tous les types de bateau et il va prochainement être actualisé.

Pour une navigation en mer la réglementation vient d'être changée, il s'agit de la Division 240.

## 7.2 LA DIVISION 240 QUI RÈGLEMENTE LE MATÉRIEL DE SÉCURITÉ EN MER

La Division 240 a un double objet :

- dans son chapitre 2, elle édicte les prescriptions techniques des bateaux non marqués CE.
- dans son chapitre 3, elle édicte les prescriptions du matériel de sécurité obligatoire, qui s'appliquent à tous les "navires" de plaisance.

NOTE : En terme juridique, un "navire" est un bateau naviguant sur les eaux maritimes. Cela exclut cependant les "engins de plage"

La Division 240 prévoit 3 zones de navigation, avec le matériel suivant requis

- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| - La navigation à moins de 2 milles d'un abri | Matériel "basique"              |
| - La navigation de 2 à 6 milles d'un abri     | Matériel "côtier" + "basique"   |
| - La navigation à plus de 6 milles d'un abri  | Matériel "hauturier" + "côtier" |

La division 240 n'interdit à priori aucune navigation, c'est-à-dire qu'elle n'interdit pas la navigation transocéanique sur un navire de catégorie de conception C, à condition que le bateau soit équipé du matériel pour une navigation à plus de 6 milles (qui comprend un radeau de survie).

Cependant comme il s'agirait d'une navigation plus exigeante que la catégorie C, le chef de bord serait responsable de tout accident ou incident résultant d'une utilisation impropre du bateau.

La FIN a publié un "Guide du plaisancier" qui explique cette réglementation, donne des conseils de bonne pratique, etc.

# 8 LES PROBLEMES LIES A LA DIRECTIVE ET A SON APPLICATION

## 8.1 UNE DIRECTIVE PAS FAITE POUR LES PETITS CHANTIERS ET LES BATEAUX D'OCCASION

### 8.1.1 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 centaines ou milliers d'€.

Les bateaux de moins de 12 m de catégorie B doivent avoir leur stabilité et leur flottabilité vérifiée par un organisme notifié, là aussi on a 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.

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.

### 8.1.2 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.

## 8.2 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 :

### 8.2.1 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](http://www.rsg.be)

### 8.2.2 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](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.

# 9 LES EVOLUTIONS DE LA DIRECTIVE

## 9.1 LES MODIFICATIONS INTERVENUES EN 2006 ET 2007 PAR L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2003/44

### 9.1.1 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 a porté 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).

### 9.1.2 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: 2T)										
Type de Moteur	CO Taux maximal (g/kW/h)			HC Taux maximal (g/kW/h)			NOx Taux maximal (g/kW/h)			Particules
	A+B/ (P <sub>N</sub> ) <sup>n</sup>			A+B/ (P <sub>N</sub> ) <sup>n</sup>			A+B/ (P <sub>N</sub> ) <sup>n</sup>			
	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

### 9.1.3 Commentaires sur les exigences sur les émissions gazeuses

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

Les moteurs 2 temps classiques n'arriveront pas à s'y conformer et l'on devra passer par des moteurs soit 4 temps soit des 2 temps à injection. Noter que **les moteurs 2T ne sont pas interdits**, comme certains ont pu le prétendre, c'est le relèvement des exigences qui a fait que la plupart des moteurs 2T classiques n'arrivent pas à les remplir.

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.

### 9.1.4 Les exigences concernant les émissions sonores

#### 9.1.4.1 Les exigences

Puissance pour moteur unique en kW	Niveau maximal de pression sonore L <sub>pASmax</sub> en dB
P <sub>N</sub> ≤ 10	67
10 < P <sub>N</sub> ≤ 40	72
P <sub>N</sub> > 40	75

Les bateaux équipés de 2 moteurs ont 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  $F_n = \sqrt{\frac{V}{g L_{WL}}}$  avec  $V$ = vitesse du bateau (m/s),  $g$ = 9,81 m/s<sup>2</sup>, et  $L_{WL}$  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 la partie 1 de la norme.

#### 9.1.4.2 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 <sup>+2</sup><sub>0</sub> 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 a des pays comme la Suède ou l'Écosse où il est 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 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.

#### 9.1.5 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 (CIN) devient le numéro d'identification du bateau. La directive reconnaît que la 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 ISO 10087 sur le CIN a été 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 marqué CE, avec l'intervention d'un organisme notifié après évaluation post-construction.

-

#### **9.1.6 Les dates d'entrée en vigueur des amendements.**

- le 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour les exigences constructives

- le 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour les exigences concernant les moteurs diesel et 4 temps

- le 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour les exigences concernant les moteurs 2 temps

#### **9.1.7 Remarques importantes**

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.

La date d'application de la directive pour les exigences sur les moteurs 2T concerne non seulement les gaz d'échappement mais aussi le bruit. Ainsi un bateau équipé d'un moteur 2T (IB ou HB) n'a pas besoin de faire mesurer ni les gaz d'échappement ni sur le bruit s'ils ont été mis sur le marché avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

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 !

## **9.2 LES CONSÉQUENCES PRATIQUES APRÈS 2006**

### **9.2.1 De nouvelles déclarations écrites de conformité (DEC) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006**

Voir les 2.1 et 2.2 ci-dessus

### **9.2.2 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) et une DEC spécifique

### **9.2.3 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 ;

Note : Cette conformité s'effectue, selon l'amendement de l'ISO 14509-1 par mesurage du bruit sur des bateaux dont les caractéristiques sont définies par cet amendement.

- 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).

○ 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 certificat 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 re- motorisation 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.

Note : Il semble que la France ne sera pas très pointilleuse sur ce point et qu'elle s'occupera principalement des bateaux neufs.

#### 9.2.4 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 William Froude au 19<sup>e</sup> 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  $g=9,81$ , la vitesse limite correspond à un nombre de Froude d'environ 0,4. 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.

Une valeur du nombre de Froude supérieur à 0,4 signifie que l'on commence sérieusement à s'approcher de la vitesse limite, et que la puissance nécessaire croît énormément pour les bateaux non planants.

La valeur de 1,1 du nombre de Froude correspond en fait à une vitesse près de trois fois supérieure à la vitesse limite, et l'on est donc très largement dans le domaine planant, (cela correspond à près de 22 nds pour un bateau de 10 m de flottaison, alors que la vitesse limite, pour  $F_n=0,4$  est de 7.7 nœuds). La courbe ci-dessous calcule la vitesse (en nœuds) correspondant à  $F_n=1,1$  selon la longueur de flottaison.

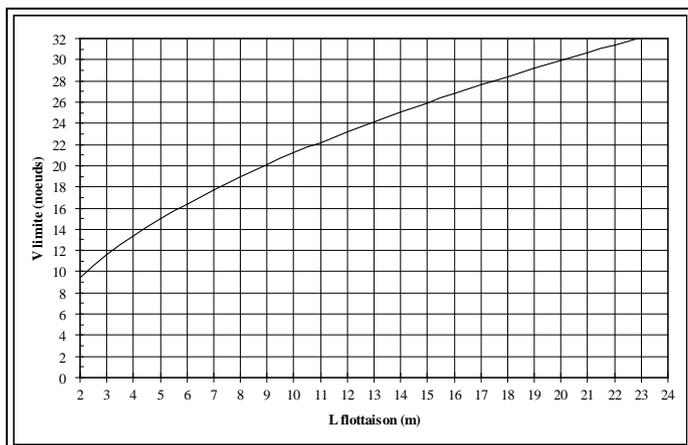
**Cette valeur (élevée) du nombre de Froude et le rapport P/D ci-dessous ont été déterminés à la suite d'essais qui ont montré que c'est à partir de ces valeurs que la limite de bruit de 75 dB à 25 m était approchée.**

Attention : Il faut tenir compte des deux critères, et le critère P/D est plus contraignant.

**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.

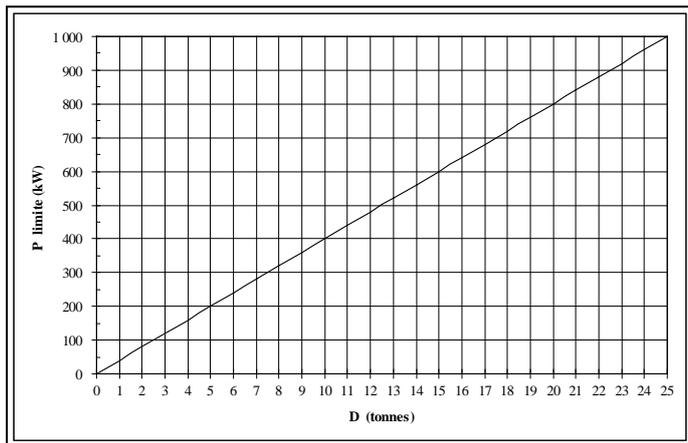
En système SI, la puissance est exprimée en kW (1 cheval =0,736 kW, 1 Hp=0,745 kW).

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



**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 de coque 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 ?

Le critère de puissance pour un bateau 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 peu motorisés) sont normalement loin des limites, mais que les bateaux semi-planants sont au-delà.**

Par contre un bateau à moteur de 8.5 m de flottaison et de 4 t allant à une vitesse supérieure à la vitesse limite de 7,1 nds et la limite de 19 nds aura probablement besoin de plus de  $40 \times 4 = 160\text{ kw} = 217\text{ cv}$ . Il faudra donc passer par un essai de bruit.

# 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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'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.

## **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'envahissement, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur catégorie de conception. (contre-sens !!)

### **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. Cet (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 $CO = A + B/PB_{NB}$			HYDROCARBURES $HC = A + B/PB_{NB}$			OXYDE D'AZOTE $NO_{xB}$	PARTICUL ES PT
	A	B	n	A	B	n		
Deux temps à explosion	150, 0	600, 0	1,0 1,0	3 0	100, 0	0,75 0,75	10,0 15,0	Sans objet Sans objet
Quatre temps à explosion	150, 0	600, 0	0	6, 0	50,0 2,0	0,50	9,8	1,0
Allumage par compression	5,0	0		1, 5				

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 = $L_p A S_{max}$ 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  $L_p A S_{max}$  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  $L_{wl}$  (m) par une constante gravitationnelle donnée ( $g = 9,8 \text{ m/s}^2$ ).

$$F_n = \sqrt{\frac{V}{g L_{WL}}}$$

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**

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 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 :

$$X + k.S \leq L ;$$

S est l'écart-type où :

$$S^2 = \sum (x-X)^2 / (n-1) ;$$

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 01/03/2015**

<b>Nom</b>	<b>Adresse</b>	<b>Tel, Fax, N° EU</b>	<b>Pays</b>
<b>ORGANISMES NOTIFIES FRANÇAIS</b>			
<b>ICNN</b> 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 24 Fax +33 (0)5 46 34 04 66 Notified Body ID: 0607	France
<b>Bureau Veritas BV</b>	67-71 boulevard du chateau 92200 Neuilly sur Seine France	Tel + +33(0)1 55 24 70 00 Fax. +33(0) 1 4291 28 94 Notified Body ID: 0062	France
Lien vers la liste des autres organismes notifiés <a href="databases/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&amp;dir_id=15">databases/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&amp;dir_id=15</a>			