



Guide de la nouvelle directive **2013/53/UE** sur les bateaux de plaisance

printemps 2015

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes



introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

Guide du guide

Je suis un...



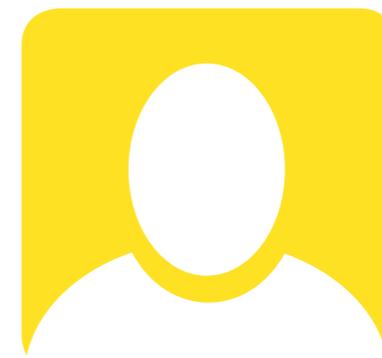
**fabricant
ou son
mandataire**



importateur



distributeur



**importateur
privé**

Le code de couleur et les icônes ci-dessus vous aideront à reconnaître les sections qui vous concernent particulièrement, selon que vous soyez fabricant, mandataire, importateur, distributeur, importateur privé ou utilisateur final.

Les articles qui sont pertinents pour tous les lecteurs sont laissés en blanc.

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

Introduction

Après 15 ans d'existence permettant la libre circulation des bateaux, des moteurs, des éléments et équipements sur le marché unique de l'Union européenne (UE), la directive sur les bateaux de plaisance 94/25/CE, amendée par le texte 2003/44/CE, a été remplacée par la nouvelle directive européenne 2013/53/UE publiée le 28 décembre 2013.

Depuis la première mise en application, en 1996, de la directive européenne sur les bateaux de plaisance (également connue sous l'acronyme anglais RCD), l'industrie nautique s'est développée de façon exponentielle et plusieurs innovations comme les moteurs hybrides ou la propulsion électrique sont devenues plus courantes sur les différents marchés européens.

De grands défis environnementaux comme le changement climatique et la qualité de l'air ont et continuent d'influencer l'élaboration de la réglementation européenne dans tous les secteurs, y compris dans l'industrie de la navigation de plaisance. En outre, l'Union européenne a révisé son approche de la législation sur les produits et a adopté en 2008 le "nouveau cadre législatif".

Ce nouveau cadre législatif s'appuie sur la Nouvelle Approche (déjà utilisée pour la "vieille" Directive) et la complète en vue d'obtenir des procédures efficaces d'évaluation de la conformité et d'accréditation des organismes notifiés (organismes de certification) pour le marquage CE, la surveillance du marché, y compris le contrôle des produits de provenance hors UE, et la création d'une réglementation plus cohérente pour le marché unique européen.

Enfin et surtout, les exigences essentielles de la directive ont été modernisées et clarifiées afin de refléter l'état de l'art le plus élevé que l'on observe désormais dans la construction des bateaux de plaisance et de leur matériel.

Comme pour la directive précédente, le nouveau texte fixe toutes les conditions nécessaires pour la première mise sur le marché et la première mise en service des bateaux, des moteurs et de certains éléments et équipements en Europe. Tous les États membres de l'UE, ainsi que les pays de l'Espace économique européen (Islande, Liechtenstein, Norvège) et la Suisse, appliquent la même législation.

Il sera donc désormais obligatoire de se conformer à tous les aspects de la directive européenne 2013/53/UE, ce qui ouvre les portes du grand marché européen dans lequel les produits peuvent être librement négociés et acquis.

Ce guide décrit les principaux changements apportés par la nouvelle directive et vous guide à travers les différentes obligations, selon que vous soyez fabricant, importateur commercial ou privé, distributeur (revendeur) ou consommateur. Il vise à vous fournir une bonne compréhension des règles de l'UE et expliquer comment se conformer aux exigences essentielles.

Ce guide est également un outil utile pour les acheteurs potentiels qui peuvent s'assurer que le produit qu'ils envisagent d'acquérir est sûr, propre et conforme aux règles de l'UE.

Il y a plusieurs façons d'utiliser ce guide:

- Le guide rapide donne une liste complète des vérifications permettant de vous assurer que votre produit est conforme et sûr. Il est particulièrement utile si vous êtes un importateur, un distributeur ou un acheteur.
- Le test vous aidera à évaluer vos connaissances.
- Les chapitres thématiques fournissent des explications détaillées sur la directive, ses exigences et la façon de s'y conformer. Ils devraient répondre à la plupart des questions que les fabricants, les mandataires, les importateurs et les importateurs privés peuvent avoir.

Chronologie

Avant de vous plonger dans les détails, voyons quelles sont les étapes à venir:



fabricant ou son mandataire

Il y a une exception à ce calendrier: les petites et moyennes entreprises produisant des moteurs de propulsion hors-bord à allumage commandé (moteurs à essence) d'une puissance inférieure ou égale à 15 kW auront un délai supplémentaire de 3 ans pour s'adapter aux nouvelles limites d'émissions gazeuses des moteurs. Ces entreprises seront autorisées à continuer de produire et mettre sur le marché de l'UE des moteurs conformes aux limites précédentes (phase 1) jusqu'au 17 janvier 2020 compris.

Guide de la nouvelle directive **2013/53/UE** sur les bateaux de plaisance printemps 2015

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



Table des matières

Introduction.....3

Guide rapide.....7

Comment vérifier que le produit est conforme et sûr

- Plaque du constructeur
- Marquage CE
- Identification du bateau
- Identification des moteurs de propulsion
- Manuels du propriétaire
- Déclaration écrite de conformité de l'UE (DEC)

Vérifiez vos connaissances.....10

Changements apportés par le nouveau cadre législatif européen.....11

1. Champ d'application de la directive
2. Définitions
3. Nouvelles responsabilités des acteurs économiques
 - 3.1 Les obligations du fabricant
 - 3.2 Les obligations du mandataire
 - 3.3 Les obligations de l'importateur

CAS PARTICULIER: Importateur vendant sous son propre nom ou marque
 - 3.4 Les obligations du distributeur

CAS PARTICULIER: Distributeur vendant sous son propre nom ou marque
 - 3.5 L'utilisateur final
 - 3.6 Les obligations d'un importateur privé
4. Mise sur le marché ou mise à disposition d'un produit
5. Des exigences de traçabilité améliorées
 - 5.1 Exigences d'identification des bateaux
 - 5.2 Les exigences d'identification des moteurs
 - 5.3 Les exigences d'identification des éléments
6. Marquage CE et autres exigences de marquage

Les exigences essentielles de la directive.....29

1. Une exigence essentielle
2. Les principaux changements des exigences essentielles
 - 2.1 Nouvelles définitions des catégories de conception
 - 2.2 Risque de chute par-dessus bord et moyens de remontée à bord
 - 2.3 Visibilité depuis le poste de pilotage principal
 - 2.4 Manuel du propriétaire
 - 2.5 Flottabilité des bateaux multicoques
 - 2.6 Évacuation des multicoques habitables en cas d'inversion
 - 2.7 Moteurs hors-bord
 - 2.8 Systèmes électriques
 - 2.9 Prévention des rejets d'eaux usées
 - 2.10 Valeurs limites abaissées des émissions gazeuses des moteurs

CAS PARTICULIER: Délai de trois ans pour les petits moteurs hors-bords
 - 2.11 Limites inchangées pour les émissions sonores des moteurs

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

3. Utilisation des normes harmonisées
4. Normes harmonisées et présomption de conformité
5. Autres manières de se conformer aux exigences essentielles

Évaluation de la conformité.....	43
1. Les procédures d'évaluation de la conformité	
2. Modules et procédures disponibles	
2.1 Modules pour la conception et la construction des bateaux de plaisance	
2.2 Modules pour la conception et la construction des VNM	
2.3 Modules pour la conception et la construction des éléments et pièces d'équipement	
2.4 Modules pour les émissions gazeuses des moteurs	
2.5 Modules pour les émissions sonores	
3. La documentation technique	
4. La déclaration écrite de conformité UE	
CAS PARTICULIER: Bateau partiellement achevé	
5. Les nouvelles responsabilités des organismes notifiés	
Renforcer la surveillance du marché en Europe.....	52
Les conséquences possibles d'une non-conformité.....	55
Cas particuliers.....	56
1. Importateur ou distributeur vendant sous son propre nom ou sa propre marque	
2. Bateau ou VNM vendu avec sa remorque	
3. Bateau ou VNM partiellement achevé	
4. Bateau construit pour une utilisation personnelle (construction amateur)	
5. Bateau non couvert par la directive utilisé à fins de loisirs	
6. Modification importante du moteur	
7. Transformation importante du bateau	
8. Évaluation après construction	
Informations utiles.....	60
• Directive sur les bateaux de plaisance	
• Les normes harmonisées	
• Les autorités nationales compétentes	
• Les organismes notifiés pour l'évaluation de la conformité	
• Le nouveau cadre législatif	
• Directive sur la sécurité générale des produits	
• Directive sur les droits des consommateurs	
• Législation sur la responsabilité du fait de produits défectueux	
Les auteurs.....	63
Clause de non-responsabilité.....	64
Annexes.....	65

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

Guide rapide

Comment vérifier que le produit est conforme et sûr.

Afin de vous aider à identifier rapidement des produits non conformes, ce guide rapide vous renseigne sur la documentation et les marquages à rechercher.

Il s'agit du «contrôle de conformité formelle» et il peut être réalisé par n'importe qui, sans avoir besoin de connaissances ou d'expertise particulière.

Pour s'assurer que le bateau que vous importez, distribuez ou achetez est conforme à la directive, vous devez vérifier les points suivants:

Plaque du constructeur

Chaque bateau et véhicule nautique à moteur (VNM) doivent comporter une plaque du constructeur fixée à demeure, et apposée séparément au numéro d'identification du bateau.

La plaque du constructeur doit contenir les informations suivantes:

- Le nom du fabricant, sa raison sociale ou marque commerciale déposée ainsi que son adresse de contact
- Le marquage CE
- La catégorie de conception du bateau
- La charge maximale recommandée par le fabricant (carburant, eau, vivres, équipements divers et personnes), à l'exclusion de la masse du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins. Cela doit être indiqué en kilogrammes.
- Le nombre de personnes recommandées par le fabricant pour lequel le bateau a été conçu pour transporter lorsqu'il fait route.

LOGO		NOM ET ADRESSE DU FABRICANT			
NOM DU FABRICANT					
NOM OU TYPE DU BATEAU					
Catégorie de conception Design category		A	B	C	D
MAX		0	9	11	11
MAX (kg)			2150	2150	2150
518 kW		MAX		CE	

La plaque du constructeur se trouve généralement à l'intérieur du bateau, par exemple dans la zone du cockpit.

L'aspect de la plaque du constructeur

peut varier selon les fabricants, mais elle doit toujours afficher les informations mentionnées ci-dessus.

Si le bateau n'a pas été conçu et construit pour le marché européen, par exemple un bateau ou VNM importé d'occasion, il devra subir individuellement une évaluation après construction (EAC ou PCA en anglais) par un organisme notifié afin de déterminer s'il répond aux exigences de la directive. Dans ce cas, la plaque du constructeur contiendra la mention «Évaluation après construction» et les coordonnées de contact de l'organisme notifié qui a effectué la procédure d'évaluation de la conformité seront mentionnées à la place des coordonnées de contact du fabricant.

Marquage CE

Les produits suivants sont soumis au marquage CE lorsqu'ils sont mis à disposition sur le marché ou mis en service:

- Bateau (comprendre bateau et véhicule nautique à moteur – VNM)
- Eléments et équipements (voir liste de l'annexe II)
- Moteurs de propulsion (moteurs thermiques uniquement)



Le marquage CE est un indicateur clé (mais pas la preuve) de la conformité d'un produit aux exigences essentielles de la directive et à la législation communautaire exigeant le marquage CE.

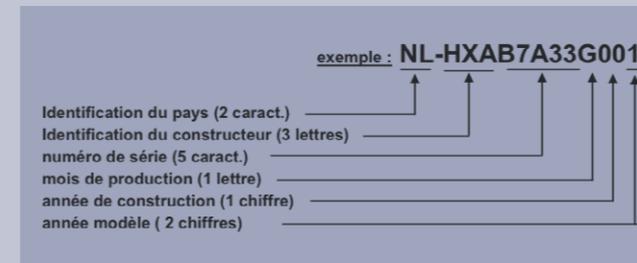
Il permet la libre circulation des produits au sein du marché européen, qu'ils soient fabriqués dans l'Union européenne ou ailleurs.

Voir le chapitre "Changements juridiques" pour plus de détails.

Identification du bateau

Chaque bateau doit être marqué d'un numéro d'identification du bateau (CIN). Ce numéro est unique pour chaque bateau et identifie le fabricant, le pays et la date de construction.

Le CIN doit être composé de 14 caractères ou chiffres et ressemble à ceci:



Le CIN se trouve en deux endroits: l'un est visible, tandis que le second CIN est placé dans un endroit caché du bateau pour vérification de sécurité.

Sur les bateaux, le CIN visible se trouve habituellement sur ou près du tableau arrière, côté tribord, près du sommet, ou sur l'arrière.

Sur les bateaux pneumatiques, il se trouve sur le tableau arrière rigide ou sur la console.

Sur les véhicules nautiques à moteur, il se trouve normalement à moins de 300 mm de l'arrière.

Dans le cas d'une EAC (évaluation après construction), le CIN sera différent. Voir le chapitre «Cas particuliers» pour plus de détails.

Voir le chapitre "Changements juridiques" pour plus de détails.

Identification des moteurs de propulsion

Les moteurs de propulsion doivent être conformes aux limites d'émissions gazeuses et sonores de la directive.

Chaque moteur doit être clairement marqué des informations suivantes:

- Le nom du fabricant du moteur, sa raison sociale ou marque commerciale déposée et son adresse de contact
- Le cas échéant, le nom de la personne adaptant le moteur
- Le cas échéant, le type de moteur ou famille de moteurs
- Le numéro de série unique du moteur
- Le marquage CE (pour les moteurs thermiques uniquement)



L'aspect de la plaque d'identification du moteur peut varier selon les fabricants, mais elle doit toujours afficher les informations ci-dessus.

Voir le chapitre "Changements juridiques" pour plus de détails.

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

Manuels du propriétaire

Tous les bateaux et VNM ainsi que certains moteurs de propulsion (moteurs hors-bord et moteurs intérieurs avec embase arrière « stern-drive » avec échappement intégré) doivent être livrés avec un manuel individuel du propriétaire, rédigé dans une langue pouvant être facilement comprise par les consommateurs et autres utilisateurs finaux. Dans le cas des moteurs intérieurs avec embase arrière sans échappement intégré, les informations pertinentes sont incluses dans le manuel du propriétaire du bateau. Les manuels du propriétaire doivent toujours être accompagnés d'un document juridique important appelé Déclaration de conformité de l'UE.

Le manuel du propriétaire du bateau doit donner toutes les informations nécessaires à une utilisation du produit en toute sécurité, en attirant particulièrement l'attention sur l'installation, la maintenance, l'utilisation normale, la prévention et la gestion des risques.

Le manuel du propriétaire du moteur de propulsion doit donner des instructions pour l'installation, l'utilisation et la maintenance nécessaires au bon fonctionnement du moteur afin de répondre aux exigences de durabilité. Il doit aussi préciser la puissance du moteur mesurée selon la norme harmonisée EN ISO 8665 à utiliser conjointement avec l'ISO 15550.

Voir le chapitre "Exigences essentielles" pour plus de détails.

Déclaration écrite de conformité de l'UE (DEC)

La déclaration de conformité de l'UE (DEC ou DoC en anglais) est le document attestant que le produit satisfait aux exigences essentielles de la directive. En remplissant et signant cette déclaration de conformité, le fabricant assume la responsabilité de la conformité du produit.

La DEC doit toujours accompagner le bateau ou VNM, les éléments cités à l'Annexe II lors de leur mise sur le marché séparément et les moteurs de propulsion (voir l'article 15 et l'Annexe IV de la directive). La DEC accompagne le manuel du propriétaire pour les bateaux et les moteurs.

La DEC doit être disponible dans les langues des pays où le produit est mis sur le marché ou mis en service. La directive ne précise pas qui a l'obligation de cette traduction. Logiquement, ce devrait être le fabricant ou l'opérateur économique mettant le produit sur le marché.

Voir le chapitre "Évaluation de la conformité" pour plus de détails.



Vérifiez vos connaissances

Ces 15 questions vous aideront à évaluer votre connaissance de la nouvelle directive.
Toutes les réponses se trouvent dans ce guide.

Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

Changements apportés par le nouveau cadre législatif européen

L'adoption récente du nouveau cadre législatif européen a entraîné plusieurs modifications des obligations juridiques pour les produits vendus sur le marché intérieur de l'UE.

Ce chapitre met en évidence les principaux changements concernant:

1. Le champ d'application de la directive
2. Les définitions
3. Les nouvelles responsabilités des opérateurs économiques
4. Les concepts de mise sur le marché et mise à disposition d'un produit
5. Les exigences améliorées de traçabilité
6. Le marquage CE et autres exigences de marquage



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

1. Champ d'application de la directive

La directive européenne 2013/53/UE sur les bateaux de plaisance et l'article 4.1 établissent les exigences minimales concernant la conception, la construction et la commercialisation des bateaux, des VNM, des moteurs de propulsion et des éléments repris à l'annexe II. En particulier, cette directive établit les exigences minimales de sécurité et d'environnement pour les bateaux de plaisance d'une longueur de coque comprise entre 2.5m et 24m, les VNM et les moteurs de propulsion, qui garantissent leur aptitude à la vente ou l'utilisation en Europe.

Selon la nouvelle directive, tout bateau relevant de son champ d'application (qu'il soit neuf ou d'occasion) qui est placé sur le marché de l'UE pour la première fois doit être conforme aux exigences essentielles telles que définies dans ses annexes. Celles-ci décrivent les aspects techniques, sécuritaires et environnementaux.

La nouvelle directive a restreint la gamme des produits exclus de son champ d'application. L'article 2.2 en donne la liste. Alors que les canoës et les kayaks étaient hors du champ d'application de la directive précédente, il est désormais précisé que seuls ceux à propulsion humaine sont exclus. La même approche s'applique aux planches de surf, excluant celles conçues pour être propulsées uniquement par le vent.

2. Définitions

De nombreux termes et concepts utilisés dans le cadre de la nouvelle directive ont été révisés par

rapport à la terminologie utilisée dans la directive précédente. Celles-ci sont données à l'article 3 de la directive.

Dans le cadre de ce guide et pour conserver un langage simple, le mot «bateau» est souvent utilisé, bien que l'expression utilisée dans la directive soit «bateau de plaisance». Le terme «embarcation» au sens de la directive désigne à la fois les bateaux de plaisance (bateau) et les véhicules nautiques à moteur (VNM, scooters marins, motos aquatiques, etc.).

3. Nouvelles responsabilités des acteurs économiques

Le nouveau cadre législatif tient compte de l'existence de tous les opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement - fabricants, mandataires, importateurs et distributeurs - et de leurs rôles respectifs en ce qui concerne le produit. Les produits fabriqués dans l'UE et les produits en provenance de pays tiers sont traités de manière identique.

L'importateur a désormais des obligations claires en ce qui concerne la conformité des produits, et lorsqu'un distributeur ou un importateur modifie un produit ou les commercialise sous son propre nom, ils deviennent l'équivalent du fabricant et doivent en assumer les responsabilités pour le produit commercialisé. L'importateur privé est un nouveau concept qui a été introduit dans la directive. Il concerne les importations non commerciales de produits couverts par la directive. Les obligations des opérateurs économiques et des importateurs privés sont décrites au chapitre II de la directive.

Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

Obligations	Fabricant	Mandataire	Importateur	Distributeur	Importateur privé
S'assure que les produits sont conçus et fabriqués conformément à la directive	⊗				⊗
Ne met sur le marché que des produits conformes			⊗	Diligence	
Établit la documentation technique	⊗		Vérifie		⊗
Effectue les procédures applicables d'évaluation de la conformité	⊗		Vérifie		⊗
S'assure que le nom et l'adresse de l'organisme notifié sont marqués sur le produit					⊗
Établit la déclaration de conformité (DEC)	⊗		Vérifie	Vérifie	⊗
Appose le marquage CE	⊗		Vérifie	Vérifie	⊗
Établit le manuel du propriétaire	⊗		Vérifie	Vérifie	⊗
Conserve la documentation technique et une copie de la DEC pendant 10 ans	⊗	⊗	⊗		⊗
S'assure que la production en série reste conforme, en tenant compte des changements dans la conception et les normes	⊗				
Identifie les produits avec le numéro de type, lot ou série	⊗		Vérifie	Vérifie	
Indique son nom, raison sociale ou marque commerciale déposée, adresse	⊗		⊗	Vérifie	
S'assure que les produits sont accompagnés d'instructions et d'informations de sécurité dans le manuel du propriétaire	⊗		⊗	⊗	⊗
S'assure que le stockage et les conditions de transport ne compromettent pas la conformité			⊗	⊗	
En cas de doute sur la conformité, effectue des essais sur des échantillons	⊗		⊗	Pas de vente	
En cas de doute sur la conformité, prend les mesures correctrices nécessaires	⊗		⊗	Vérifie	
Sur demande, fournit des informations aux autorités de surveillance du marché	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
Sur demande, coopère avec les autorités de surveillance du marché	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
Sur demande, identifie d'où et à qui les produits ont été fournis durant les 10 dernières années	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗





fabricant ou son
mandataire

3.1 Les obligations du fabricant

Un fabricant est toute personne physique ou morale qui fabrique un produit ou fait concevoir ou fabriquer un produit et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque.

Le fabricant est responsable de l'évaluation de la conformité du produit et est soumis à une série d'obligations, y compris les exigences de traçabilité.

Lorsqu'il met un produit sur le marché de l'Union, les responsabilités d'un fabricant sont les mêmes, qu'il soit établi en dehors de l'Union européenne ou dans un État membre.

Le fabricant doit coopérer avec les autorités nationales compétentes chargées de la surveillance du marché dans le cas d'un produit présentant un risque ou étant non conforme.

L'article 7 fournit la liste détaillée des obligations du fabricant; les points clés sont mis en évidence ci-dessous.

Le fabricant doit:

- S'assurer que les produits sont conçus et fabriqués en conformité avec les exigences essentielles
- Établir la documentation technique (art. 25 et annexe IX)
- Effectuer les procédures applicables d'évaluation de la conformité (art. 19 à 22 et 24)

- Établir une déclaration écrite de conformité (DEC) (art. 15)
- Apposer le marquage CE (art. 17 et 18)
- Conserver la documentation technique et une copie de la DEC pendant 10 ans après la mise sur le marché du produit
- Veiller à ce que des procédures soient en place pour que la production en série reste conforme
- Identifier correctement les produits
- Veiller à ce que le produit soit accompagné d'instructions et d'informations de sécurité dans le manuel du propriétaire et rédigées dans une ou les langues aisément compréhensible(s) par les consommateurs et autres utilisateurs finaux, tel que déterminé par l'État membre concerné
- En cas de doute sur la conformité du produit, prendre immédiatement les mesures correctives nécessaires pour mettre le produit en conformité en le retirant du marché ou en le rappelant, le cas échéant
- Lorsque le produit présente un risque, informer immédiatement les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels le produit est mis à la disposition

Bien que cela ne soit pas requis par la directive, les fabricants devraient envisager l'option de marquer CE les produits couverts par la présente directive, même s'ils sont vendus hors UE.

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



Les procédures d'importation sur le marché de l'UE seront plus faciles et moins onéreuses pour un produit d'occasion s'il a été marqué CE par son fabricant d'origine.

3.2 Les obligations du mandataire

Un mandataire est toute personne physique ou morale établie dans l'UE ayant reçu un mandat écrit du fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées.

Le mandataire ne peut se substituer au fabricant (par exemple, il ne peut pas délivrer la DEC, ni posséder un code d'identification du fabricant (MIC)).

L'article 8 donne la liste détaillée des obligations du mandataire.

Les tâches minimales à préciser par le fabricant dans un mandat écrit sont les suivantes:

- Conserver une copie de la DEC et de la documentation technique à la disposition des autorités de surveillance du marché pendant 10 ans après la mise sur le marché du produit
- Suite à une requête motivée d'une autorité nationale compétente, fournir toutes les informations et la documentation nécessaires pour démontrer la conformité d'un produit
- Coopérer avec les autorités, à leur demande, sur les mesures prises pour éliminer les risques présentés par les produits couverts par leur mandat.

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



3.3 Les obligations de l'importateur

Un importateur est toute personne physique ou morale établie dans l'UE qui met un produit provenant d'un pays tiers sur le marché européen. L'importateur a désormais des responsabilités importantes et clairement définies, qui découlent des responsabilités auxquelles tout fabricant est soumis.

L'article 9 en fournit la liste détaillée. Un importateur doit s'assurer que le fabricant a bien rempli ses obligations. L'importateur n'est pas un simple revendeur de produits mais joue un rôle clé en garantissant la conformité des produits importés avec la directive.

Avant tout, l'importateur ne doit mettre que des produits conformes sur le marché de l'UE.

Avant de mettre un produit sur le marché, l'importateur doit veiller à ce que:

- La procédure d'évaluation de la conformité appropriée a été effectuée par le fabricant
- La documentation technique est établie par le fabricant
- Le produit porte le marquage CE conformément à l'article 17
- Il est accompagné des documents requis: la DEC, le manuel du propriétaire dans la langue appropriée pour le bateau et les moteurs si installés

- Il répond aux exigences d'identification et de traçabilité des produits et du fabricant

Les importateurs doivent également indiquer leur nom, raison sociale ou marque commerciale déposée, et leur adresse sur le produit. Pour les petits éléments sur lesquels c'est impossible, ces informations devront figurer sur l'emballage ou dans un document accompagnant le produit.

Tant que le produit est sous la responsabilité de l'importateur, les conditions de stockage et de transport ne doivent pas compromettre la conformité du produit.

Une fois le produit mis sur le marché, l'importateur doit:

- Conserver une copie de la DEC et de la documentation technique pendant 10 ans après la mise sur le marché du produit
- En cas de doute sur la conformité du produit, effectuer des essais sur des d'échantillons, enquêter et, si nécessaire, tenir un registre des plaintes concernant les produits non conformes et les rappels de produits, et de tenir informés les distributeurs d'un tel suivi
- En cas de doute sur la conformité du produit, prendre immédiatement les mesures correctives nécessaires pour mettre le produit en conformité, le

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



retirer du marché ou le rappeler, le cas échéant

- Lorsque le produit présente un risque, informer immédiatement les autorités compétentes des États membres dans lesquels le produit est mis à la disposition

CAS PARTICULIER: Importateur vendant sous son propre nom ou marque

Lorsque l'importateur ou le distributeur met un produit sur le marché sous son nom ou sa marque, ou modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité avec les exigences de la directive peut en être affectée, il sera considéré comme un fabricant (art. 11) et devra remplir les obligations du fabricant (art. 7). Une modification ou transformation importante exige qu'une évaluation après construction (EAC/PCA) soit effectuée pour garantir la conformité du produit (art. 19). L'annexe V de la directive donne les détails de l'EAC. Dans ce cas particulier, l'importateur ou le distributeur devra établir la DEC.

Note : L'évaluation après construction est nommée « Post Construction Assessment » (PCA) en anglais.



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



distributeur

3.4 Les obligations du distributeur

Un distributeur est toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le fabricant ou l'importateur, et qui met un produit à disposition sur le marché. Les distributeurs ont un rôle clé à jouer dans le cadre de la surveillance du marché.

Un distributeur doit agir avec diligence et ses obligations sont détaillées dans l'article 10 de la directive.

Avant de mettre un produit à disposition sur le marché, le distributeur doit vérifier que:

- Le produit porte le marquage CE conformément à l'article 17
- Il est accompagné des documents suivants: DEC, instructions et informations sur la sécurité contenues dans le manuel du propriétaire du bateau et des moteurs (si installés) qui est rédigé dans la langue appropriée
- Il répond aux exigences d'identification et de traçabilité du produit, d'identification du fabricant et/ou de l'importateur le cas échéant

Lorsque le distributeur a des raisons de croire qu'un produit n'est pas conforme, il ne doit le mettre à disposition sur le marché qu'après sa mise en conformité. Si le produit présente un risque, le distributeur doit en informer le fabricant ou l'importateur ainsi que les autorités compétentes de surveillance du marché.

Tant que le produit est sous la responsabilité du distributeur, les conditions de stockage et de transport ne doivent pas compromettre la conformité du produit.

Une fois vendu, et lorsque le distributeur a des raisons de croire que le produit n'est pas conforme, il doit immédiatement prendre les mesures correctives nécessaires pour mettre le produit en conformité, le retirer du marché ou le rappeler, le cas échéant.

Si le produit présente un risque, il doit immédiatement informer les autorités compétentes des États membres dans lesquels le produit a été mis à disposition.

CAS PARTICULIER: Distributeur vendant sous son propre nom ou marque

Lorsque l'importateur ou le distributeur met un produit sur le marché sous son nom ou sa marque, ou modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité avec les exigences de la directive peut en être affectée, il sera considéré comme un fabricant (art. 11) et devra remplir les obligations du fabricant (art. 7). Une modification ou transformation importante exige qu'une évaluation après construction (EAC/PCA) soit effectuée pour garantir la conformité du produit (art. 19). L'annexe V de la directive prévoit les détails de l'EAC. Dans ce cas particulier, l'importateur ou le distributeur devra établir la DEC.

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

3.5 L'utilisateur final

L'utilisateur final n'est pas défini par le droit européen. Il est cependant certain que le terme couvre à la fois les utilisateurs professionnels et les consommateurs.

Les utilisateurs finaux ne sont pas soumis aux obligations découlant de la directive.

Ce concept est étroitement lié à celui d'«utilisation prévue» pour lequel le produit est conçu, construit et vendu.

L'article 2.3 de la directive précise que le même bateau, pour un usage personnel, locatif (charter), sportif ou de formation de loisirs, est couvert par la présente directive lorsqu'il est placé sur le marché de l'Union à des fins de loisir.

L'utilisateur final ou le client veut avoir un produit conforme, sûr et propre.

Ce guide aidera à s'assurer que l'on a acquis une réelle valeur pour l'argent dépensé et que l'achat est conforme à la législation européenne et aux normes de sécurité et de protection de l'environnement.

Il faut se rappeler qu'un produit conforme se vendra mieux sur le marché de l'occasion.



introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



3.6 Les obligations d'un importateur privé

L'importateur privé est un concept qui n'existait pas dans la directive précédente et qui a été ajouté afin de s'assurer que des particuliers qui importent un bateau, un VNM, un moteur ou tout autre produit couvert par la directive bénéficie du même niveau de protection et d'obligation que les importateurs commerciaux.

L'importateur privé est défini comme toute personne physique ou morale établie dans l'UE qui importe dans l'UE et dans le cadre d'une activité non commerciale un produit depuis un pays tiers avec l'intention de le mettre en service pour son propre usage.

Un importateur privé, qui importe un produit pour son propre usage dans les eaux européennes, doit donc s'assurer que le bateau, le moteur ou les éléments sont conformes à la directive de l'UE.

L'article 12 fournit la liste détaillée des obligations de l'importateur privé. Pour commencer, nous conseillons que les importateurs privés favorisent les produits pour lesquels le fabricant d'origine a rempli ses responsabilités concernant la conformité du produit avec la directive.

Cela permet d'économiser beaucoup de temps et de tracas, et offre également la garantie d'acquérir un produit sûr et conforme qui bénéficiera d'une meilleure valeur de revente en Europe.

Dans le cas où le fabricant d'origine situé à l'extérieur de l'UE n'a pas rempli ses responsabilités ni effectué les procédures d'évaluation de la conformité, l'importateur privé doit s'assurer, avant de mettre le produit en service, c'est-à-dire de l'utiliser, que:

- Le produit a été conçu et fabriqué de manière conforme aux exigences essentielles de la directive
- Les exigences suivantes incombant aux fabricants ont été remplies: la documentation technique a été établie et doit être conservée pendant 10 ans; le produit est accompagné d'instructions et d'informations concernant la sécurité contenues dans le manuel du propriétaire, rédigé dans une langue ou des langues pouvant être facilement comprises par les consommateurs et autres utilisateurs finaux, définies par l'État membre concerné
- L'importateur privé doit coopérer avec l'autorité nationale compétente et fournir tous les renseignements et documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit

Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



Dans le cas où la documentation technique n'est pas disponible auprès du fabricant, l'importateur privé devra la faire réaliser en utilisant l'expertise appropriée. L'annexe V de la directive prévoit les détails de **l'évaluation après construction (EAC)**.

Ce module définit la procédure d'évaluation de la conformité équivalente d'un produit pour lequel le fabricant n'en a pas assumé la responsabilité, mais aussi dans les cas où l'importateur ou le distributeur met un produit sur le marché sous son nom ou sa marque, ou modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité avec les exigences de la directive peut en être affectée.

L'importateur privé doit veiller à ce que le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a procédé à l'EAC du produit soient marqués sur le produit lui-même.

Voir le chapitre "Cas particuliers" pour plus de détails.



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

4. Mise sur le marché ou mise à disposition d'un produit

Alors que l'ancienne directive considérait l'action de « mise en service », la nouvelle directive élargit son domaine d'application aux actions de « mise sur le marché » et « mise à disposition ». Un produit est mis à disposition sur le marché lorsqu'il est fourni pour sa distribution, sa consommation ou son utilisation sur le marché de l'Union dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit.

Le concept de mise à disposition se réfère à chaque produit individuel et implique que tous les opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement aient des obligations de traçabilité et doivent jouer un rôle actif pour s'assurer que seuls les produits conformes circulent sur le marché de l'Union.

Un produit est mis sur le marché lors de sa première mise à disposition sur le marché de l'Union. L'opération est effectuée par un fabricant ou un importateur qui sont les seuls opérateurs économiques qui mettent des produits sur le marché.

5. Des exigences de traçabilité améliorées

La nouvelle directive renforce les exigences de traçabilité afin de retracer l'histoire du produit et renforcer la surveillance du marché en Europe. La traçabilité permet aux autorités de surveillance du marché de trouver les opérateurs économiques légalement responsables de la chaîne

de distribution et d'obtenir la preuve de la conformité des produits.

L'article 13 stipule que, sur demande, les opérateurs économiques et les importateurs privés identifient leurs fournisseurs et/ou clients auprès des autorités de surveillance du marché. Ils doivent pouvoir présenter ces informations pendant une période de 10 ans. Bien que l'utilisateur final n'ait aucune obligation de le faire, il est recommandé qu'il conserve toute la documentation du produit car cela ajoutera de la valeur lors de sa revente.

Les articles 7.6 et 9.3 exigent respectivement des fabricants et des importateurs d'indiquer sur le produit leur nom, raison sociale ou marque commerciale déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés. Lorsque cela n'est pas possible, ces informations peuvent être mises sur l'emballage ou dans un document accompagnant le produit. Ces informations doivent être les mêmes que sur la déclaration de conformité (DEC) et la documentation technique.

Bien que la directive ne décrive pas comment se conformer aux exigences de traçabilité, il faut savoir que les autorités de surveillance du marché peuvent, par exemple, demander certains documents pertinents, tels que les factures, permettant de tracer l'origine du produit. Il est donc utile de conserver les factures pour une période plus longue que prévue par les règles comptables, soit 10 ans.

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



fabricant ou son
mandataire

Le fabricant doit se conformer à cette obligation, quel que soit l'endroit où il est établi (au sein de l'UE ou en dehors).

Cette disposition implique pour les produits vendus sans emballage ou sans document d'accompagnement, que le nom et l'adresse du fabricant figurent sur le produit lui-même. L'adresse doit indiquer un lieu unique où le fabricant peut être contacté.

Un seul point de contact dans l'UE est autorisé. Cela n'est pas nécessairement l'adresse où le fabricant est effectivement établi. Cette adresse peut, par exemple, être celle du mandataire ou des services à la clientèle.

L'importateur doit se conformer aux mêmes exigences. Les informations supplémentaires de l'importateur ne doivent pas cacher les informations marquées sur le produit par le fabricant.

En conclusion, lorsque le fabricant est établi dans l'UE, le produit portera un seul nom et une seule adresse (même si le produit est fabriqué à l'extérieur de l'UE car la société est considérée comme étant celle celui qui le met sur le marché).

Un produit importé va nécessairement porter deux noms et deux adresses : celle du fabricant établi en dehors de l'UE et celle de l'importateur établi dans l'UE.



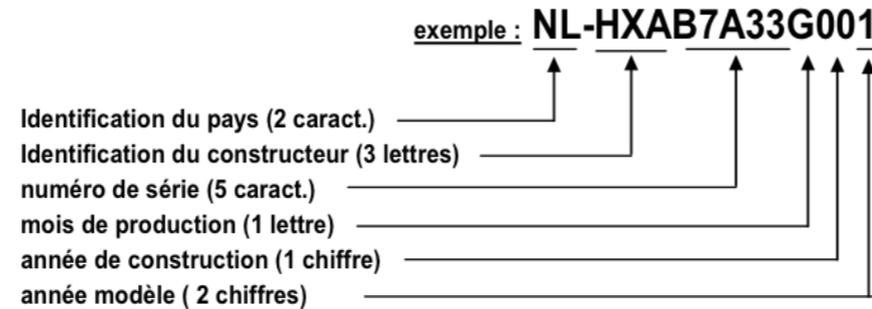
5.1 Exigences d'identification des bateaux

La nouvelle directive contient les exigences d'identification suivantes pour les bateaux :

- Numéro d'identification du bateau – CIN («Craft Identification Number» en anglais)
- Plaque du constructeur du bateau

Le numéro d'identification du bateau – CIN

L'annexe I, partie A, point 2.1 de la directive définit les exigences d'identification du bateau, qui s'appliquent à la fois aux bateaux de plaisance et aux VNM.

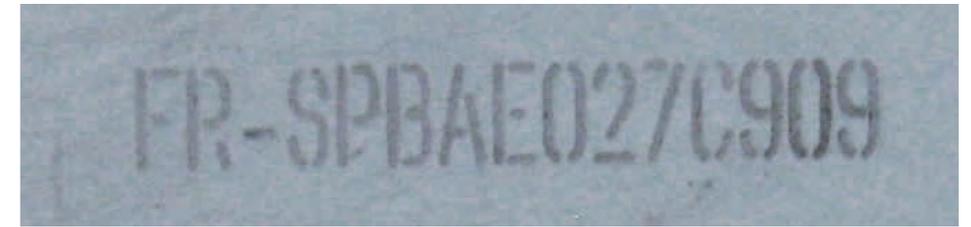


Chaque bateau ou VNM doit être marqué d'un numéro d'identification (CIN ou Craft Identification Number). Ce numéro est unique pour chaque bateau et identifie le fabricant, le lieu où il est établi et la date de fabrication du bateau.

Le CIN doit être constitué de 14 caractères et doit contenir les informations suivantes:

- Deux lettres pour le code du pays du fabricant, c'est-à-dire le pays dont l'autorité nationale a délivré le code unique du fabricant
- Le code unique du fabricant attribué par l'autorité nationale d'un État membre de l'UE
- Le numéro de série individuel
- Le mois et l'année de fabrication
- L'année modèle

Le CIN se trouve en deux endroits: l'un est visible, tandis que le second CIN est placé dans un endroit caché du bateau pour vérification de sécurité. Sur les bateaux, le CIN visible se trouve habituellement sur ou près du tableau arrière, côté tribord, près du sommet, ou sur l'arrière. Sur les bateaux pneumatiques, il se trouve sur le tableau arrière rigide ou sur la console. Sur les VNM, il se trouve normalement à moins de 300 mm de l'arrière.



La norme harmonisée EN ISO 10087 Identification du bateau – Système de codage donne des détails sur ces exigences.

Si le bateau ou VNM n'a pas été conçu et fabriqué pour le marché de l'UE, par exemple un bateau importé d'occasion, il va devoir subir une évaluation après construction (EAC) par un organisme notifié. Lors de cette procédure, le numéro d'identification du bateau sera apposé par l'organisme notifié sous sa responsabilité. L'annexe V de la directive et l'article dans le chapitre « Cas Particuliers » fournissent plus de détails.

La plaque du constructeur du bateau

L'annexe I, partie 1, point 2.2 de la directive définit les exigences pour la plaque du constructeur du bateau. Chaque embarcation (bateau et VNM) doit porter la plaque du constructeur fixée à demeure, installée séparément du numéro d'identification du bateau.

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes



La plaque du constructeur doit contenir les informations suivantes:

- Le nom du fabricant, sa raison sociale ou marque commerciale déposée, adresse de contact dans l'UE
- Le marquage CE
- La catégorie de conception de l'embarcation
- La charge maximale recommandée par le fabricant (carburant, eau, vivres, équipements divers et personnes), à l'exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins, exprimée en kilogrammes.
- Le nombre de personnes recommandées par le fabricant pour laquelle l'embarcation a été conçue pour transporter lorsque le bateau fait route.

LOGO		NOM ET ADRESSE DU FABRICANT			
NOM DU FABRICANT					
NOM OU TYPE DU BATEAU					
Catégorie de conception Design category		A	B	C	D
MAX		0	9	11	11
MAX (kg)			2150	2150	2150
518 kW		MAX		CE	

La plaque du constructeur se trouve généralement à l'intérieur du bateau, par exemple dans le cockpit. Sur un VNM, elle se trouvera près du poste du pilote, séparée du numéro d'identification du bateau.

L'aspect de la plaque du constructeur peut varier selon les fabricants, mais elle doit toujours afficher les informations mentionnées ci-dessus.

Si le bateau n'a pas été conçu et construit pour le marché de l'UE, par exemple un bateau ou un VNM importé d'occasion, il devra subir une évaluation individuelle après construction (EAC) par un organisme notifié afin d'établir s'il répond aux exigences de la directive. Si oui, la plaque du constructeur contiendra les mots « évaluation après construction » (ou 'Post Construction Assessment' en anglais) et les coordonnées de contact de l'organisme notifié qui a effectué l'évaluation de la conformité seront mentionnées à la place de celles du fabricant.

Voir l'article sur l'EAC dans le chapitre « Cas particuliers » pour plus de détails.

5.2 Les exigences d'identification des moteurs

L'annexe I, partie B, point 1 de la directive explique les exigences d'identification des moteurs de propulsion. Chaque moteur doit être clairement marqué des informations suivantes:

- Le nom du fabricant du moteur, sa raison sociale ou marque commerciale déposée, adresse de contact dans l'UE
- Le cas échéant, le nom de la personne responsable de l'adaptation du moteur
- Le cas échéant, le type de moteur ou famille de moteurs
- Numéro de série du moteur individuel
- Marquage CE (moteurs thermiques uniquement)

L'aspect de la plaque d'identification du moteur peut varier selon les fabricants, mais elle doit toujours afficher les informations mentionnées ci-dessus.

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes



fabricant ou son
mandataire



Les données d'identification doivent être marquées d'une manière durable, lisible et indélébile. En cas d'utilisation d'étiquettes ou de plaques, celles-ci doivent être apposées de telle manière qu'elles ne puissent pas être enlevées sans être abîmées ou détruites.

Les marquages doivent être placés sur une pièce du moteur nécessaire à son fonctionnement normal et ne nécessitant normalement pas d'être remplacée pendant la durée de vie du moteur. Ils doivent être situés de manière à être facilement visible.

5.3 Les exigences d'identification des éléments

Les articles 7.6 et 9.3 exigent respectivement de la part des fabricants et importateurs d'indiquer sur le produit leurs nom, raison sociale ou marque commerciale déposée, et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés. Lorsque cela

n'est pas possible, les informations peuvent être placées sur l'emballage ou dans un document accompagnant le produit. Ces informations doivent être les mêmes que celles de la DEC et la documentation technique.

Les éléments et équipements indiqués à l'annexe II de la directive sont les suivants:

1. Équipement protégé contre la déflagration pour moteurs intérieurs et moteurs à embase arrière à essence et pour les emplacements des réservoirs à essence
2. Dispositifs de protection contre 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 préfabriqués et hublots

Les informations suivantes doivent être inscrites sur le produit lui-même:

- Nom du fabricant et le cas échéant, nom de l'importateur, sa raison sociale ou marque commerciale déposée, les adresses de contact dans l'UE
- Type, lot, numéro de série ou tout autre élément permettant l'identification. Lorsque la taille ou la nature du produit ne le permet pas, les informations requises doivent figurer sur l'emballage ou dans un document accompagnant le produit.

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



6. Marquage CE et autres exigences de marquage

Comme expliqué dans les articles 16 à 18, les produits suivants sont soumis au marquage CE quand ils sont mis à disposition sur le marché ou mis en service:

- Bateau (bateau et VNM)
- Eléments et équipements (tels que repris en annexe II)
- Moteurs de propulsion (moteurs thermiques uniquement)



Le marquage CE est un indicateur clé (mais pas la preuve) de la conformité d'un produit aux exigences essentielles de la directive et à la législation

communautaire exigeant le marquage CE. Il permet la libre circulation des produits au sein du marché européen, qu'ils soient fabriqués dans l'UE ou dans un autre pays.

Lorsque des produits sont soumis à plusieurs législations de l'Union qui prévoient l'apposition du marquage CE, le marquage indique que les produits sont déclarés conformes aux dispositions de tous ces actes.

Le marquage CE ne signifie pas qu'un produit a été fabriqué dans l'UE. Le marquage CE indique la conformité avec les exigences fixées par les législations de l'UE en question. Il doit être par conséquent considéré comme une information

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

essentielle pour les autorités et les autres parties comme les distributeurs.

Le marquage CE doit apparaître sous une forme visible, lisible et indélébile sur :

- La plaque du constructeur du bateau ou VNM
- Les éléments et équipements eux-mêmes (ou l'emballage et les documents d'accompagnement si cela n'est pas possible en raison de la taille et de la nature du produit)
- Les moteurs de propulsion (tout type de moteur thermique à combustion interne)

Le cas échéant, le marquage CE doit être accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié qui a effectué les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'évaluation après construction (EAC).



Le marquage CE peut être suivi d'un pictogramme ou de toute autre marque indiquant un risque ou un usage particulier, à condition qu'ils remplissent une fonction différente de celle du marquage CE, ne créent pas de confusion et ne réduisent pas sa lisibilité et sa visibilité.

Il est important de se rappeler que les bateaux partiellement achevés ne doivent pas être marqués CE car ils ne sont pas terminés et ne peuvent pas répondre à toutes les exigences essentielles de la directive.

L'article dans le chapitre «Cas particuliers» fournit plus de détails.

En résumé, le marquage CE doit être apposé à:

- Tous les nouveaux bateaux ou VNM, les éléments, les équipements et les moteurs thermiques de propulsion, qu'ils soient fabriqués dans les États membres ou dans des pays tiers
- Tous les produits d'occasion ou déjà utilisés cités ci-dessus lorsqu'ils sont importés de pays tiers et mis sur le marché de l'UE pour la première fois
- Les produits modifiés qui, à l'état neuf, sont soumis à cette directive et qui ont été modifiés d'une manière qui pourrait compromettre la sécurité ou la conformité du produit avec la législation de l'UE

Les exigences essentielles de la directive

La nouvelle directive conserve la même approche que la directive 94/25/CE modifiée par la directive 2003/44/CE sur les bateaux de plaisance.

Elle établit les exigences essentielles définissant les résultats à atteindre et les dangers à traiter, mais elle ne précise pas les solutions techniques pour le faire.

Ce chapitre vous informe sur:

1. Ce qu'est une exigence essentielle
2. Les principaux changements dans les exigences essentielles
3. L'utilisation des normes harmonisées
4. Les normes harmonisées et la présomption de conformité
5. Les autres manières de se conformer aux exigences essentielles

Afin d'aider les fabricants et en particulier les petites entreprises à rester au courant des changements normatifs, un [CD-ROM](#) contenant toutes les normes harmonisées nécessaires à la construction des bateaux est maintenant disponible en anglais et en français à un prix attractif.

Guide de la nouvelle directive **2013/53/UE** sur les bateaux de plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos connaissances

■ changements juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de la conformité

■ surveillance du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de non-responsabilité

■ annexes





fabricant ou son
mandataire

1. Une exigence essentielle

Les exigences essentielles sont conçues pour apporter et garantir un niveau élevé de protection et figurent à l'article 4 et l'annexe I de la directive. Elles doivent être appliquées en fonction du risque inhérent à un produit donné. Par conséquent, les fabricants doivent procéder à une analyse des risques et déterminer les exigences essentielles applicables au produit.

Cette analyse doit être documentée et incluse dans la documentation technique, sauf si une évaluation des risques est comprise dans la norme harmonisée et que le fabricant a choisi d'appliquer la norme harmonisée. Si seule une partie de la norme harmonisée est utilisée, la documentation technique doit contenir des explications sur la façon dont les risques non couverts par la norme partiellement appliquée sont traités.

Les exigences essentielles ne précisent pas les solutions techniques pour y répondre. La solution technique précise peut être fournie par une norme ou d'autres spécifications techniques à la discrétion du fabricant. Cette flexibilité permet aux fabricants de choisir la façon de répondre aux exigences.

La nouvelle directive introduit également la notion de "conformité continue" bien que celle-ci ne soit pas définie dans la législation. Les fabricants doivent veiller à ce que, d'une part, les changements dans la conception ou les caractéristiques des produits et, d'autre part, les changements dans les normes harmonisées par

rapport auxquelles la conformité d'un produit est déclarée soient dûment prises en compte lors des phases de conception et de production, année après année.

Cela ne signifie pas nécessairement que les fabricants doivent utiliser les normes harmonisées. Toutefois, ils devront rester informés des nouveaux développements dans le domaine de la normalisation technique pour éviter des situations désagréables relatives à l'évolution des normes harmonisées.

Dans le secteur de la navigation de plaisance, les normes harmonisées sont élaborées au niveau international par le Comité technique de l'ISO, le TC 188 sur les « petits navires ». Cette coopération internationale est fondée sur le mandat donné par la Commission européenne aux organismes européens de normalisation (CEN) pour établir des normes harmonisées qui soutiennent les exigences essentielles de la directive.

2. Les principaux changements des exigences essentielles

L'un des objectifs de la révision de la directive a été la mise à jour et la modernisation des exigences essentielles définies au début des années 1990, qui ne reflétaient plus l'évolution des produits dans l'industrie de la navigation de plaisance. Toutes les exigences essentielles sont définies à l'annexe I de la directive.

On trouvera un tableau comparatif de l'annexe I dans les annexes du guide. Il fournit, pour chaque exigence essentielle, le texte de

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



l'ancienne directive, la nouvelle rédaction (qui dans certains cas n'a pas changé) et les normes harmonisées correspondantes qui couvrent entièrement ou partiellement l'exigence essentielle.

La liste ci-dessous définit les principaux changements mais ne les présente pas tous. La liste complète est fournie à l'annexe I de la directive.

Les principaux changements sont les suivants:

- Nouvelles définitions des catégories de conception des bateaux
- Risques de chute par-dessus bord et moyens de remontée à bord
- Visibilité depuis le poste de pilotage principal
- Manuel du propriétaire
- Flottabilité des bateaux multicoques
- Moyens d'évacuation sur les multicoques habitables en cas de retournement
- Moteurs hors-bord
- Systèmes électriques
- Prévention des rejets d'eaux usées
- Valeurs limites abaissées des émissions gazeuses des moteurs

On notera que les valeurs limites des émissions sonores sont inchangées.

2.1 Nouvelles définitions des catégories de conception

Plus de 15 années d'expérience dans l'application de la directive précédente et l'énorme travail accompli par les experts dans le domaine de la normalisation internationale pour les petits navires ont convaincu la communauté

nautique que la définition des catégories de conception devait être améliorée et rendue techniquement précise afin de refléter l'état de l'art actuel.

Au cours du processus de révision de la directive, le Parlement européen a commandé une étude sur les "Catégories de conception des bateaux" afin de mieux comprendre la nécessité d'une révision de leurs définitions. L'étude a révélé que l'utilisation de noms pour la catégorie de conception (comme « Transocéanique », « Au large » « Côtière » ou « En eaux abritées ») indiquant une zone et le type de navigation était trompeuse. En effet, les paramètres à prendre en compte par l'utilisateur sont les seules conditions météorologiques, c'est-à-dire la force du vent et l'état de la mer (hauteur des vagues).

L'annexe I, partie A, point 1 de la nouvelle directive contient les définitions révisées des catégories de conception des bateaux. Les catégories de conception sont maintenant uniquement nommées A, B, C ou D. Les éléments à prendre en compte par le fabricant et l'utilisateur final sont les conditions météorologiques, c'est-à-dire la force du vent selon l'échelle de Beaufort et la hauteur significative des vagues exprimée en mètres.

Les bateaux doivent être conçus et construits pour résister aux paramètres correspondants à la catégorie de conception en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles applicables, et avoir de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité.



Les valeurs relatives à la force du vent et la hauteur significative des vagues ne sont pas modifiés.

Cependant, la catégorie de conception A définit désormais les conditions anormales comme étant une tempête, une violente tempête, un ouragan, une tornade et des conditions de mer extrêmes ou vagues scélérates.

Les nouvelles définitions reflètent désormais l'état de l'art actuel. Elles devraient permettre aux opérateurs économiques et aux utilisateurs finaux d'avoir une meilleure compréhension des conditions que le bateau peut supporter, tandis que la limite supérieure de la catégorie A apporte une sécurité juridique supplémentaire pour les fabricants et les utilisateurs finaux.

En savoir plus sur l'échelle de Beaufort et la hauteur significative des vagues

Il est utile de rappeler que la force du vent exprimée selon l'échelle de Beaufort n'est pas une "force" au sens physique mais un indicateur inventé au XIX^{ème} siècle par l'Amiral britannique Beaufort pour savoir si le vent est « fort » en observant les vagues.

L'échelle de Beaufort se fonde sur une moyenne des vitesses de vent. Chaque «force» est définie par une gamme de vitesses de vent. La vitesse du vent concerné est la vitesse moyenne mesurée pendant une période de dix minutes. En raison de la nature variable du vent, la vitesse instantanée peut avoir d'énormes variations autour de cette valeur moyenne. La vitesse maximale des rafales sera généralement de 40% à 50% plus élevée. Cette dernière précision est d'une grande importance, parce que les forces physiques générées par le vent (sur les voiles, coque, etc.) sont liées au carré de la vitesse du vent.

Cela signifie que lorsque vous doublez la vitesse, vous multipliez l'effort par 4. L'augmentation de la vitesse de vent d'une force de Beaufort à la suivante n'est pas linéaire, mais plus élevée en bas de l'échelle et plus faible en haut.

La hauteur significative des vagues est la moyenne des hauteurs (mesurées du creux à la crête) du tiers des plus hautes vagues ($H_{1/3}$). Là encore, il s'agit d'une moyenne car certaines vagues peuvent être bien plus hautes.

[Lien : Catégories de conception des bateaux \(anglais\)](#)

[Lien: Liste des normes harmonisées UE](#)

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



fabricant ou son
mandataire

2.2 Risque de chute par-dessus bord et moyens de remontée à bord

L'exigence essentielle du point 2.3 de l'annexe I, partie A de la nouvelle directive a été renforcée. Le bateau ne doit pas seulement être conçu pour minimiser les risques de chute par-dessus bord et faciliter la remontée à bord (comme dans l'ancienne directive) mais le moyen de remontée à bord (par exemple une échelle) doit être accessible ou déployable sans assistance par une personne tombée à l'eau.

2.3 Visibilité depuis le poste de pilotage principal

L'exigence essentielle du point 2.4 de l'annexe I, partie A de la nouvelle directive a été étendue à tous les types de bateaux. Cette exigence n'était applicable qu'aux bateaux à moteur sous la directive précédente. Il est maintenant requis que tout bateau, à voiles comme à moteur, permette au barreur une bonne visibilité sur tout l'horizon dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement).

2.4 Manuel du propriétaire

Les bateaux et VNM ainsi que certains moteurs de propulsion (moteurs hors-bord et à embase arrière « stern-drive » avec échappement intégré) doivent être **toujours** accompagnés d'un manuel du propriétaire individuel, rédigé dans une langue facilement comprise par les consommateurs et autres utilisateurs finaux. Pour les moteurs intérieurs et à embase arrière sans échappement intégré, les informations pertinentes sont incluses dans le manuel du propriétaire du bateau. Le manuel du propriétaire doit toujours être accompagné d'un document juridique important appelé la Déclaration écrite de conformité de l'UE. La norme harmonisée EN ISO 10240 donne des détails sur le contenu du manuel du propriétaire.

Pour **le manuel du propriétaire du bateau ou VNM**, l'exigence essentielle du point 2.5 de l'annexe I, partie A de la nouvelle



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



fabricant ou son
mandataire

directive a été substantiellement modifié. Les fabricants et les importateurs doivent veiller à ce que le bateau soit accompagné d'un manuel du propriétaire fournissant toutes les informations nécessaires à une utilisation en toute sécurité du produit et attire particulièrement l'attention sur l'installation, l'entretien et une utilisation normale du produit ainsi que sur la prévention et la gestion des risques.

Ce manuel doit être rédigé dans une langue facilement compréhensible dans le pays de mise sur le marché.

Dans le cas d'un **bateau équipé de moteurs de propulsion intérieurs ou à embase arrière sans échappement intégré** et dans le cas d'un **VNM**, l'exigence essentielle du point 2 de l'annexe I, partie C est identique: le manuel du propriétaire pour l'embarcation doit inclure les informations permettant de maintenir le bateau et son système d'échappement dans un état qui assurera la conformité avec les valeurs limites d'émissions sonores en utilisation normale.

Pour **le manuel du propriétaire du moteur de propulsion**, les exigences essentielles des points 4 de la partie B et 2 de l'annexe I de la directive n'ont pas été modifiés. L'exigence concernant la langue demeure et s'applique de la même manière que pour le manuel du propriétaire du bateau. Le manuel doit fournir des instructions sur l'installation, l'utilisation et l'entretien afin d'assurer le bon fonctionnement du moteur et satisfaire ainsi aux exigences de durabilité.

Le manuel doit également préciser la puissance

du moteur qui doit être mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8665 à utiliser conjointement avec la norme ISO 15550.

Dans le cas de **moteurs hors-bord et à embase arrière avec échappement intégré**, le manuel du propriétaire du moteur doit fournir les instructions nécessaires pour maintenir le moteur dans un état qui assurera la conformité avec les valeurs limites d'émissions sonores en utilisation normale.

L'exigence concernant la langue implique un travail de traduction afin que les fabricants et les importateurs fournissent au distributeur et à l'utilisateur final une version du manuel du propriétaire rédigée dans la langue appropriée, à la fois pour le bateau/VNM et/ou les moteurs de propulsion, selon le pays où il est mis sur le marché (c'est-à-dire la première vente dans l'UE). Les autorités de surveillance du marché exigent habituellement qu'une version imprimée du manuel du propriétaire soit disponible à bord en cas d'inspection ou pour la procédure d'enregistrement ou d'immatriculation du bateau.

Cela n'empêche pas les fabricants d'utiliser des versions électroniques du manuel du propriétaire dans les différentes langues au sein du réseau de distribution et de demander à l'importateur ou au distributeur de fournir la version imprimée appropriée à l'utilisateur final. Dans certains États membres de l'UE, il existe une pratique volontaire où l'utilisateur final signe un document attestant qu'il a reçu le ou les manuels du propriétaire.

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



fabricant ou son
mandataire

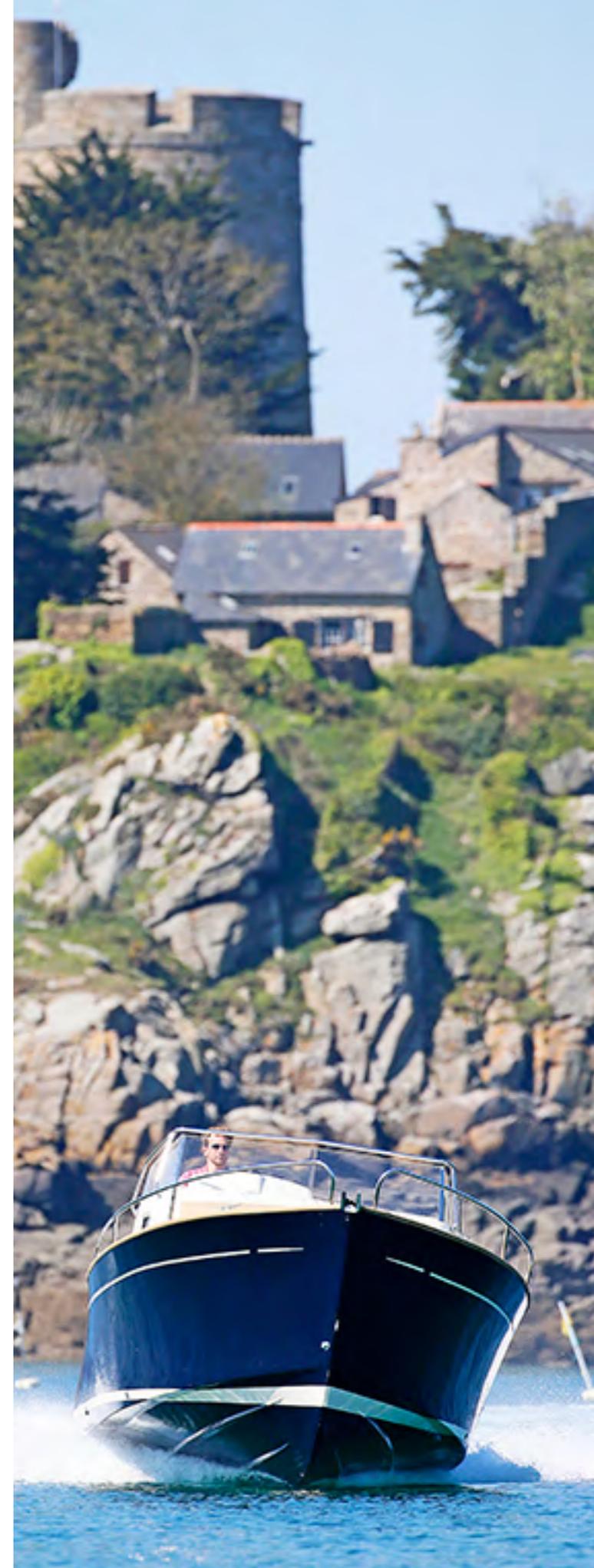
2.5 Flottabilité des bateaux multicoques

L'évaluation de la stabilité des bateaux s'est considérablement améliorée grâce aux développements les plus récents de la normalisation internationale et l'application de la directive pendant les 15 dernières années. La communauté nautique a largement contribué aux modifications apportées aux exigences concernant les bateaux multicoques à l'occasion de la révision de la directive.

L'exigence essentielle du point 3.3 de l'annexe I, partie A de la nouvelle directive introduit la notion de «risque d'inversion» (retournement) pour la flottabilité des bateaux multicoques. La nouvelle norme harmonisée relative à la stabilité EN ISO 12217 donne la procédure à suivre pour évaluer le risque d'inversion pour chaque type, modèle et conception de multicoque. L'exigence essentielle d'avoir une flottabilité suffisante pour flotter en position inversée ne s'appliquera dorénavant qu'aux multicoques habitables susceptibles d'inversion.

2.6 Évacuation des multicoques habitables en cas d'inversion

En lien avec la modification de l'exigence essentielle du point 3.3 sur la flottabilité, l'exigence essentielle du point 3.8 de l'annexe I, partie A de la nouvelle directive contient un texte amélioré et corrigé. L'exigence essentielle de moyens d'évacuation efficaces s'applique à tous les multicoques habitables susceptibles d'inversion (et non plus à tous les multicoques habitables de plus de 12 mètres, comme précédemment). En outre, il est précisé que, lorsque des moyens d'évacuation sont prévus pour une utilisation en position inversée, ils ne doivent pas compromettre la structure, la stabilité ou la flottabilité en position droite ou inversée.



introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



fabricant ou son
mandataire

2.7 Moteurs hors-bord

L'exigence essentielle du point 5.1.4 de l'annexe I, partie A de la nouvelle directive a été réécrite. Elle requiert que les moteurs de propulsion hors-bord montés sur tout bateau aient un dispositif pour empêcher le démarrage du moteur en prise, à l'exception des moteurs produisant moins de 500 Newton (N) de poussée statique ou lorsque les moteurs ont un dispositif limitant la poussée à 500 N lors du démarrage du moteur.

Une nouvelle exigence essentielle a été introduite au point 5.1.6 de l'annexe I, partie A, de la nouvelle directive. Moteurs de propulsion hors-bord à barre franche devront être équipés d'un dispositif d'arrêt d'urgence qui puisse être lié au barreur, par exemple un cordon de sécurité coupant l'allumage.

2.8 Systèmes électriques

L'exigence essentielle du point 5.3 de l'annexe I, partie A de la nouvelle directive a été étendue. En outre, l'exigence essentielle requiert que tous les circuits électriques, à l'exception des circuits de démarrage du moteur alimentés par les batteries, soient protégés contre les surcharges. Les circuits de propulsion électrique ne doivent donner lieu à aucune interaction avec d'autres circuits susceptible de provoquer un dysfonctionnement.

2.9 Prévention des rejets d'eaux usées

L'exigence essentielle du point 5.8 de l'annexe I, partie A de la nouvelle directive est

considérablement renforcée afin de prévenir le rejet des eaux usées provenant des toilettes. La plupart des États membres de l'UE ayant adopté des règles nationales sur les eaux noires, la nouvelle directive prévoit une règle commune bienvenue à travers l'Europe pour tous les bateaux équipés de toilettes.

Chaque toilette installée sur un bateau doit être uniquement raccordée à un système de rétention ou de traitement des eaux. La norme harmonisée actuelle EN ISO 8099:2000 – Systèmes de rétention des déchets des installations sanitaires (toilettes) sera révisée afin d'inclure les systèmes de traitement des eaux répondant à cette exigence essentielle.

2.10 Valeurs limites abaissées des émissions gazeuses des moteurs

Les exigences relatives aux rejets gazeux des moteurs de propulsion sont substantiellement modifiées par la partie B de l'annexe I de la nouvelle directive. La référence à la norme ISO 8178-1 a été en partie supprimée et remplacée par un nouveau texte. La norme ISO 18854 remplacera cette norme en début d'année 2015.

Les limites d'émissions gazeuses s'appliquent aux quatre mêmes substances qu'avant selon le type de moteur: les particules, hydrocarbures et oxydes d'azote pour les moteurs diesel; et le monoxyde de carbone, les hydrocarbures et oxydes d'azote pour les moteurs à essence.

Les limites d'émissions gazeuses applicables à compter du 18 janvier 2016 sont définies par



fabricant ou son
mandataire

deux tableaux : le tableau 2 pour les moteurs à allumage par compression (diesel) et le tableau 3 pour les moteurs à allumage commandé (essence).

Ces nouvelles valeurs limites sont alignées sur les limites d'émissions gazeuses adoptées par l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA). Cet alignement transatlantique pour les valeurs limites d'émissions de gaz d'échappement des moteurs signifie une plus grande convergence réglementaire et un commerce simplifié entre l'UE et les États-Unis.

Pour les cycles d'essai, les exigences définies dans la norme harmonisée EN ISO 8178-4:2007 doivent être pris en compte conjointement avec le tableau figurant au point 2.3 de l'annexe I, partie B de la directive.

Notez que les organismes notifiés peuvent accepter des essais selon d'autres cycles d'essai tels que spécifiés dans une norme harmonisée et applicables pour le cycle de travail du moteur en question.

Le point 3 de la partie B concernant la durabilité a été révisé dans la nouvelle directive. La durée de vie normale du moteur distingue désormais les moteurs diesel des moteurs à essence avec un nombre différent d'heures de fonctionnement requis, tandis que les moteurs hors-bords et les moteurs de VNM restent sur les mêmes nombres d'heures ou années de fonctionnement, selon la première éventualité qui se produit.

En outre, le nombre d'heures de fonctionnement des moteurs à essence est divisé en trois catégories différentes selon que la puissance P soit inférieure ou égale à 373 kW (480 heures), comprise entre 373 kW et 485 kW (150 heures) ou supérieure à 485 kW (50 heures).



Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



fabricant ou son
mandataire

CAS PARTICULIER: Délai de trois ans pour les petits moteurs hors-bords

Les moteurs hors-bord à allumage commandé (essence) d'une puissance inférieure ou égale à 15 kW qui sont conformes aux limites d'émissions gazeuses de la phase I (c'est-à-dire les limites en vigueur dans l'ancienne directive) et qui sont fabriqués par des petites et moyennes entreprises bénéficient d'une période supplémentaire de trois ans pour se conformer aux nouvelles limites d'émissions gazeuses. En conséquence, ces moteurs pourront être mis sur le marché de l'UE jusqu'au 18 janvier 2020. À partir du 18 janvier 2020, tous les moteurs devront respecter les limites d'émission relatives aux gaz d'échappement de la nouvelle directive.

2.11 Limites inchangées pour les émissions sonores des moteurs

L'exigence essentielle de la partie C de l'annexe I de la nouvelle directive a été partiellement modifiée. Les niveaux d'émissions sonores applicables aux bateaux à moteurs intérieurs ou à embase arrière sans échappement intégré, aux VNM, aux moteurs hors-bord et aux moteurs avec embase arrière et échappement intégré restent inchangés, allant de 67 à 75 dB selon la puissance nominale du moteur (point 1 de la partie C). Une augmentation de 3 dB peut être appliquée pour les bateaux à plusieurs moteurs.

Les bateaux de plaisance ayant une configuration comportant un ou plusieurs moteurs intérieurs ou à embase arrière sans échappement intégré seront considérés conformes au tableau du point 1.1 de la partie C de l'annexe I s'ils ont un nombre de Froude calculé comme inférieur ou égal à 1,1. L'équation utilisée pour calculer le nombre de Froude se trouve au point 1.3 de la partie C de l'annexe I.

[Lien: Définition des petites et moyennes entreprises \(PME\)](#)



Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



3. Utilisation des normes harmonisées

Le terme «norme harmonisée» fait référence à une norme élaborée à la demande de la Commission européenne pour l'application de la législation de l'Union, dans ce cas de la directive européenne 2013/53/UE. Les normes harmonisées conservent leur statut d'application volontaire.

En règle générale, la nouvelle directive n'impose pas l'utilisation de normes harmonisées comme solutions techniques. Seules les exigences essentielles sont juridiquement contraignantes et les fabricants peuvent appliquer les normes et les spécifications techniques qu'ils souhaitent – même si seules les normes harmonisées entraînent la présomption de conformité. Les normes harmonisées fournissent une présomption de conformité aux exigences essentielles qu'elles visent à couvrir, si leurs références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE). Les références des normes harmonisées sont publiées sous forme de communications de la Commission dans la série C du JOUE.

Les normes harmonisées apportent présomption de conformité jusqu'à la date indiquée dans le JOUE. Pour bénéficier de la présomption de conformité, les produits doivent être mis sur le marché avant la date de cessation de conformité. Dans le cas d'un élément cité à l'annexe II, s'il est acquis par le fabricant avant la date de cessation de conformité, il peut être monté dans le produit final après sa date de cessation de conformité. Ceci a pour but de permettre aux fabricants d'utiliser le stock existant.

Dans quelques cas, la nouvelle directive fait référence

[Lien: Liste des normes harmonisées UE \(anglais uniquement\)](#)



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



obligatoire aux normes harmonisées car elles fournissent la méthodologie pour les mesures et les procédures d'essai.

Par exemple, les normes harmonisées suivantes doivent être utilisées : EN ISO 8666 pour la mesure de la longueur de la coque, EN ISO 10087 pour le numéro d'identification du bateau ou VNM, EN ISO 18854 pour les cycles d'essai de la propulsion moteur et les carburants d'essai, et EN ISO 8665 conjointement avec ISO 15550 pour la mesure de la puissance du moteur de propulsion.

Le tableau comparatif en annexe du guide donne, pour chaque exigence essentielle, le texte de l'ancienne directive, la nouvelle rédaction (qui dans certains cas n'a pas changé) et les normes harmonisées correspondantes couvrant entièrement ou partiellement l'exigence essentielle.

Une norme harmonisée doit correspondre aux exigences essentielles ou autres exigences de la directive. Une norme harmonisée peut contenir des spécifications relatives non seulement aux exigences essentielles mais portant sur d'autres questions non réglementées. Dans ce cas, ces spécifications doivent être clairement distinguées de celles couvrant les exigences essentielles. Les exigences essentielles ou juridiques visant à être couvertes par la norme harmonisée sont généralement indiquées dans une annexe informative séparée (souvent appelée Annexe ZA). Une norme harmonisée ne doit pas nécessairement couvrir toutes les exigences essentielles mais elle doit

toujours indiquer quelle exigence elle « vise à couvrir ». Sinon un fabricant qui se conforme à une norme harmonisée référencée au JOUE ne sait pas pour quelles exigences la présomption de conformité sera applicable et les pouvoirs publics ne savent pas pour quelles exigences essentielles ils doivent accepter une présomption de conformité.

Les fabricants doivent s'assurer que les changements dans la conception ou les caractéristiques du produit ainsi que les changements dans les normes harmonisées par rapport auxquelles la conformité d'un produit est déclarée soient dûment pris en compte (voir l'article 7.4 de la directive).

4. Normes harmonisées et présomption de conformité

Les normes harmonisées apportent la présomption de conformité aux exigences essentielles qu'elles visent à couvrir, comme indiqué à l'article 14 de la directive. Les exigences essentielles ou juridiques visant à être couvertes par la norme harmonisée sont généralement indiquées dans une annexe informative distincte de la norme harmonisée (généralement appelée annexe ZA).

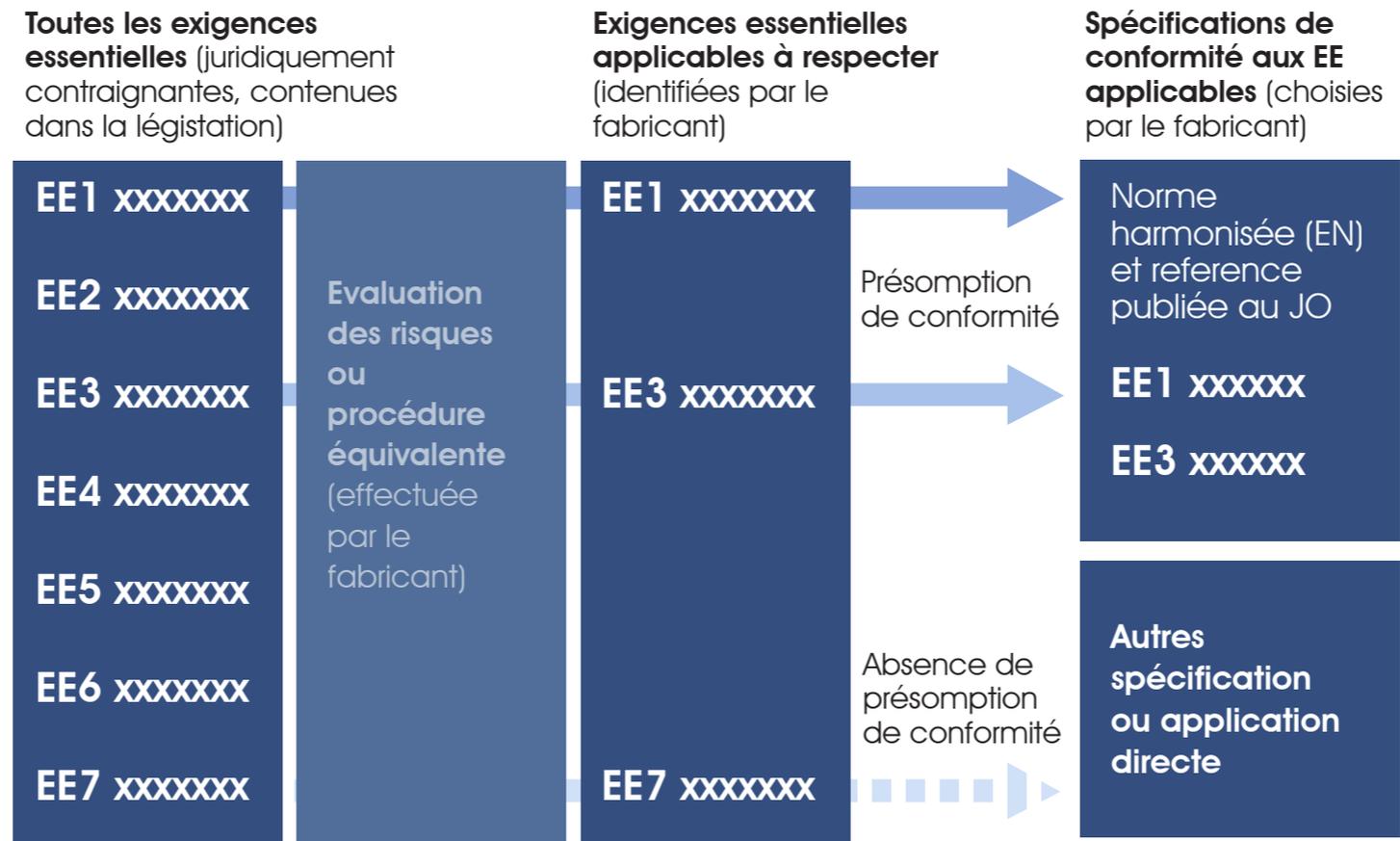
On doit faire une distinction claire entre la «conformité à une norme» et la «présomption de conformité (lors de l'application d'une norme harmonisée)». La conformité à une norme fait généralement référence à une situation où une norme est pleinement appliquée. C'est par exemple le cas de la certification volontaire à



l'aide d'une norme. Pour obtenir la présomption de conformité, il suffit d'appliquer les seules dispositions de la norme harmonisée concernant les exigences essentielles ou juridiques qu'elle a pour objet de couvrir.

Les normes harmonisées ne remplacent jamais les exigences essentielles qui ont une valeur juridique contraignante. Une spécification donnée par une norme harmonisée n'est pas une alternative à une exigence essentielle ou juridique, mais seulement un moyen technique possible de s'y conformer. Cela signifie que le fabricant, même lors de l'utilisation de normes harmonisées, reste entièrement responsable de l'évaluation de tous les risques relatifs à son produit afin de déterminer quelles exigences essentielles (ou autres) sont applicables.

La figure suivante illustre la relation entre les exigences essentielles, les normes harmonisées et la présomption de conformité:



Source: "Guide bleu" relatif à la mise en œuvre de la réglementation de l'UE sur les produits (2014), page 43

Lorsque les normes harmonisées ne parviennent pas à indiquer clairement les exigences essentielles qu'elles visent de couvrir, elles peuvent devenir moins utiles pour les fabricants car il y a moins de certitude juridique sur le véritable champ d'application de la présomption de conformité.

Une indication peu claire ou incorrecte des exigences essentielles qu'elles visent à couvrir peut aussi conduire, dans certains cas, à des objections formelles à l'encontre des normes harmonisées.

Les normes peuvent également parfois contenir des erreurs ou proposer différentes lectures possibles. Si un fabricant trouve une telle erreur ou incertitude, il est conseillé de prendre contact avec l'organisme national de normalisation pour demander des éclaircissements.

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes



5. Autres manières de se conformer aux exigences essentielles

L'application des normes harmonisées n'est pas le seul moyen de démontrer la conformité d'un produit – bien que seules les normes harmonisées, après publication des références dans le Journal officiel de l'Union européenne (JOUE), puissent apporter une présomption de conformité automatique aux exigences essentielles couvertes par ces normes.

Le fabricant peut choisir d'appliquer et se référer ou non à des normes harmonisées. Cependant, si le fabricant choisit de ne pas suivre les normes harmonisées, il a l'obligation de démontrer que ses produits sont conformes aux exigences essentielles par l'utilisation d'autres moyens de son choix qui assurent au moins un niveau équivalent de sécurité ou de protection.

Ceux-ci peuvent être des spécifications techniques telles que des normes nationales, européennes ou internationales qui ne sont pas harmonisées, c'est-à-dire non publiées au JOUE, des règles d'organismes notifiés ou des spécifications propres au fabricant. Dans ces cas, le fabricant ne bénéficie pas de la présomption de conformité mais doit démontrer lui-même la conformité du produit.

Cela implique qu'il démontre dans la documentation technique du produit concerné et d'une manière plus détaillée la façon dont les spécifications techniques qu'il utilise apportent la conformité aux exigences essentielles.

Il est important de souligner que la directive, en règle générale, n'impose pas l'utilisation de normes harmonisées, sauf dans quelques cas. Seules les exigences essentielles sont juridiquement contraignantes et les fabricants peuvent appliquer n'importe quelles normes et spécifications techniques – bien que seules les normes harmonisées apportent une présomption de conformité.

En outre, même si le fabricant n'a pas utilisé les normes harmonisées, un changement dans la norme harmonisée pertinente pourrait signifier un changement dans l'état de l'art, pouvant à son tour impliquer que son produit pourrait ne plus être conforme.



introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

Évaluation de la conformité

La nouvelle directive européenne ne modifie pas les procédures d'évaluation de la conformité applicables au bateau, au VNM ou au moteur de propulsion.

Contrairement à l'ancienne directive, le nouveau texte propose un choix différencié de modules pour l'évaluation de la conformité selon que les normes harmonisées aient été utilisées ou non. Le Chapitre IV (de l'article 19 à 25) de la nouvelle directive fournit les détails de l'évaluation de la conformité.

Ce chapitre fournit les informations suivantes:

1. Les procédures d'évaluation de la conformité
2. Une vue d'ensemble des modules et des procédures disponibles
3. La documentation technique
4. La déclaration de conformité de l'UE
5. Les nouvelles responsabilités des organismes notifiés



Guide de la nouvelle directive 2013/53/UE sur les bateaux de plaisance printemps 2015

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



fabricant ou son
mandataire

1. Les procédures d'évaluation de la conformité

L'évaluation de la conformité est de la responsabilité du fabricant, bien que la directive prévoie la participation d'un organisme notifié dans certains cas. Il est de la responsabilité des États membres de notifier ces organismes tiers d'évaluation de la conformité (appelés «organismes notifiés») qui relèvent de leur juridiction et qu'ils considèrent techniquement compétents pour évaluer la conformité des produits aux exigences de la directive. Avec la nouvelle directive, les États membres devront notifier ces organismes à la Commission européenne et la liste des organismes notifiés sera tenue à jour sur un site web public.

A compter du 18 janvier 2016, les produits conformes et accompagnés de nouveaux certificats établis sur base de la nouvelle directive européenne 2013/53/UE peuvent être mis sur le marché. A compter du 18 janvier 2017, seuls des produits conformes à la nouvelle directive et accompagnés de nouveaux certificats seront acceptés.

La seule exception à cette règle concerne les moteurs hors-bord à allumage commandé (essence) d'une puissance inférieure ou égale à 15 kW qui respectent les limites d'émission de gaz d'échappement de la phase I (c'est à dire les limites en vigueur dans l'ancienne directive) et qui sont fabriqués par les entreprises petites et moyennes (PME).

Ces moteurs, accompagnés de nouveaux certificats établis sur base de la nouvelle directive, ont une période de transition de trois ans et pourront être mis sur le marché jusqu'au 17 janvier 2020. À compter du

Lien: Organismes notifiés de l'UE



introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



18 janvier 2020, tous les moteurs devront respecter les limites d'émission gazeuses de la nouvelle directive.

2. Modules et procédures disponibles

Le fabricant doit appliquer les procédures définies dans les modules cités aux articles 20 (conception et construction), 21 (émissions gazeuses) et 22 (émissions sonores) de la nouvelle directive avant de placer les produits sur le marché.

Lorsque cela est requis par la directive, l'évaluation de la conformité par une tierce partie ne peut être effectuée que par des organismes notifiés, car les organismes accrédités internes à l'entreprise ne sont pas autorisés par la directive. L'article 24 définit également les exigences supplémentaires applicables aux procédures d'évaluation de la conformité.

La procédure d'évaluation après construction (EAC) citée à l'article 23 et l'annexe V de la directive doit être appliquée dans les cas suivants par :

- L'importateur ou le distributeur lorsqu'il met un produit sur le marché sous son nom ou sa marque, ou modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité aux exigences de la directive peut être affectée (article 11)
- L'importateur privé avant la mise en service du produit, si le fabricant n'a pas effectué l'évaluation de la conformité
- Toute personne qui met sur le marché ou met en service un moteur de propulsion, un bateau ou VNM après une modification ou transformation importante, ou toute personne modifiant la destination d'un navire faisant qu'il tombe sous le champ d'application de la directive
- Toute personne qui met sur le marché un bateau construit pour son propre usage (construction amateur) avant la fin de la période de 5 ans à partir de la mise en service

Voir le chapitre « Cas particuliers » pour plus de détails.



2.1 Modules pour la conception et la construction des bateaux de plaisance

L'article 20.1 de la directive autorise les procédures suivantes en fonction de la catégorie de conception et de la longueur du bateau.

On trouvera plus d'informations sur les modules d'évaluation de la conformité à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE

Catégorie de conception	Longueur de 2,5m à moins de 12m	Longueur de 12m à 24m
A et B	Modules disponibles: A1 (contrôle interne de la fabrication + essais supervisés du produit) B + C, D, E or F (examen UE de type) G (vérification à l'unité) H (assurance complète de la qualité)	Modules disponibles: B + C, D, E or F (examen UE de type) G (vérification à l'unité) H (assurance complète de la qualité)
C	Modules disponibles: A (contrôle interne de la fabrication) en cas d'utilisation de la norme harmonisée de la stabilité A1 (contrôle interne de la fabrication + essais supervisés du produit) B + C, D, E or F (examen UE de type) G (vérification à l'unité) H (assurance complète de la qualité)	H (assurance complète de la qualité)
D	Modules disponibles: A (contrôle interne de la fabrication) A1 (Contrôle interne de la fabrication + essais supervisés du produit) B + C, D, E or F (examen UE de type) G (vérification à l'unité) H (assurance complète de la qualité)	

2.2 Modules pour la conception et la construction des VNM

L'article 20.1 de la directive autorise les procédures suivantes pour les véhicules nautiques à moteur :

Véhicules nautiques à moteur (VNM)

Modules disponibles:

A (contrôle interne de la fabrication)
A1 (Contrôle interne de la fabrication + essais supervisés du produit)
B + C, D, E or F (examen UE de type)
G (vérification à l'unité)
H (assurance complète de la qualité)

2.3 Modules pour la conception et la construction des éléments et pièces d'équipement

L'article 20.3 de la directive autorise les procédures suivantes pour les éléments et pièces d'équipement définis à l'annexe II :

Éléments et pièces

Modules disponibles:

B + C, D, E or F (examen UE de type)
G (vérification à l'unité)
H (assurance complète de la qualité)

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes



fabricant ou son
mandataire

2.4 Modules pour les émissions gazeuses des moteurs

L'article 21 de la directive autorise les procédures suivantes pour les émissions gazeuses des moteurs de propulsion:

Moteur de propulsion

Modules disponibles si les essais sont conduits d'après la norme harmonisée EN ISO 18854 (disponible début 2015) :
B + C, D, E or F (examen UE de type)
G (vérification à l'unité)
H (assurance complète de la qualité)

Modules disponibles si les essais sont conduits sans utiliser la norme harmonisée :
B + C1 (examen UE de type)
G (vérification à l'unité)

2.5 Modules pour les émissions sonores

L'article 22.1 de la directive autorise les procédures suivantes pour les émissions sonores dans les cas suivants :

Bateaux avec :

- Moteurs de propulsion avec embase arrière de propulsion et échappement intégré
- Moteurs de propulsion intérieurs
- A la suite de modification importante du bateau

Modules disponibles si les essais sont conduits d'après la norme harmonisée pour la mesure des émissions sonores EN ISO 14509 :
A1 (contrôle interne de la fabrication + essais supervisés du produit)
G (vérification à l'unité)
H (assurance complète de la qualité)

Module disponible si les essais sont conduits sans utiliser la norme harmonisée :
G (vérification à l'unité)

Modules disponibles si le nombre de Froude et le rapport puissance déplacement sont utilisés:
A (contrôle interne de la fabrication)
G (vérification à l'unité)
H (assurance complète de la qualité)

L'article 22.2 de la directive autorise les procédures suivantes pour les émissions sonores dans les cas suivants :

Véhicules nautiques à moteur (VNM)

Moteurs de propulsion Hors-bord

Moteurs de propulsion avec embase arrière de propulsion et échappement intégré

Modules disponibles si les essais sont conduits d'après la norme harmonisée pour la mesure des émissions sonores EN ISO 14509 :
A1 (contrôle interne de la fabrication + essais supervisés du produit)
G (vérification à l'unité)
H (assurance complète de la qualité)

Module disponible si les essais sont conduits sans utiliser la norme harmonisée :
G (vérification à l'unité)

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes



fabricant ou son
mandataire

3. La documentation technique

L'article 25 de la directive définit les exigences concernant la documentation technique. Le fabricant doit établir la documentation technique contenant toutes les données pertinentes et détails sur les moyens utilisés pour démontrer la conformité du produit aux exigences essentielles applicables de l'annexe I. La documentation technique a pour but de fournir des informations sur la conception, la construction, l'utilisation et l'évaluation de la conformité du produit. Le contenu de la documentation technique est défini à l'annexe IX.

La documentation technique contient également l'analyse des risques effectuée par le fabricant. Un fabricant, même s'il utilise les normes harmonisées, reste entièrement responsable de l'évaluation de tous les risques liés à son produit afin de déterminer quelles exigences essentielles (ou autres) sont applicables. Il n'est pas nécessaire d'établir des documents supplémentaires si l'analyse des risques et les mesures connexes de réduction des risques sont déjà spécifiées dans la norme harmonisée qu'il a choisi d'appliquer.

Dans le cas où un produit a été soumis à une nouvelle conception et une réévaluation de la conformité, la documentation technique doit refléter toutes les versions du produit; décrivant les changements effectués, la manière dont les différentes versions du produit peuvent être identifiées et donnant des informations sur les différentes évaluations de la conformité. Ceci a pour but d'éviter des situations où, durant la vie d'un produit, une autorité de surveillance du marché se trouve face à des versions précédentes du produit pour lesquelles la version présentée de la documentation technique n'est pas applicable.

La documentation technique doit être conservée pendant 10 ans à compter de la date de mise sur le marché du produit. Il en est de la responsabilité du fabricant ou de son mandataire établi dans l'Union. Comme le concept de « mise sur le marché » se réfère à chaque produit individuellement, le délai doit être calculé à partir du moment où chaque produit couvert par la documentation technique est mis sur le marché.

- introduction
- guide rapide
- vérifiez vos connaissances
- changements juridiques
- exigences essentielles
- évaluation de la conformité
- surveillance du marché
- non-conformité
- cas particuliers
- informations utiles
- à propos des auteurs
- clause de non-responsabilité
- annexes



fabricant ou son
mandataire

4. La déclaration écrite de conformité UE

La déclaration écrite de conformité de l'UE (DEC) est le document attestant que le produit satisfait aux exigences essentielles de la directive.

En établissant et signant la DEC, le fabricant assume la responsabilité de la conformité du produit. La DEC doit toujours accompagner le bateau, le VNM, les moteurs de propulsion, ainsi que les éléments et équipements s'ils sont mis sur le marché séparément (voir l'article 15 et l'annexe IV de la directive). La DEC accompagne le manuel du propriétaire pour les bateaux, les VNM et les moteurs.

La DEC doit être traduite dans les langues des pays de l'UE où le produit est mis à la disposition ou mis en service. La directive ne précise pas à qui incombe l'obligation de la traduction. Logiquement, cela devrait être le fabricant ou l'opérateur économique mettant le produit à disposition.

En établissant la DEC, le fabricant, l'importateur privé ou la personne adaptant le moteur (voir l'article 6) assume la responsabilité de la conformité du produit.

Une seule déclaration de conformité est requise chaque fois qu'un produit est couvert par plusieurs textes de loi d'harmonisation de l'Union imposant une déclaration de conformité de l'UE. La déclaration de conformité unique peut être constituée d'un dossier contenant les différentes déclarations individuelles de conformité.

L'annexe IV définit le contenu de la DEC:

- Le nom et l'adresse du fabricant, de son mandataire ou de l'importateur privé. Le mandataire doit aussi donner le nom et l'adresse du fabricant.
- L'objet de la déclaration: description du produit pour permettre sa traçabilité, par exemple la marque, type, modèle, numéro de série, le cas échéant une image
- Les références aux normes harmonisées pertinentes utilisées. Par ailleurs, on peut utiliser les références aux autres spécifications techniques sur lesquelles se fonde la conformité.
- Le cas échéant, le nom, le numéro et l'adresse de l'organisme notifié qui a effectué les procédures d'évaluation de la conformité (avec une description de l'intervention)
- Le cas échéant, la référence au certificat d'examen UE de type délivré par un organisme notifié
- Le cas échéant, il devrait y avoir des références à toute autre directive de l'UE appliquée
- L'identification de la personne habilitée à signer au nom du fabricant ou de son mandataire établi dans l'Union
- Des renseignements supplémentaires sont requis lorsque le moteur de propulsion est installé dans le bateau

Comme la documentation technique, la copie de la DEC doit être conservée par les différents opérateurs économiques pendant 10 ans à compter de la date de mise sur le marché du produit. Il en est de la responsabilité du fabricant ou de son mandataire établi dans



l'Union, l'importateur privé ou la personne à qui modifie le moteur. Pour les produits importés, l'importateur doit assumer cette responsabilité.

Nous recommandons l'utilisation du modèle approuvé pour rédiger la DEC.

CAS PARTICULIER: Bateau partiellement achevé

La nouvelle directive s'applique à la fois aux bateaux et aux VNM partiellement achevés comme indiqué aux articles 2 et 6.2. Les bateaux partiellement achevés doivent être accompagnés par une déclaration définie à l'article 15.5 et à l'annexe III de la directive.

La déclaration doit être traduite dans les langues des pays de l'UE où le bateau partiellement achevé est mis à disposition.

La déclaration rédigée par le fabricant ou l'importateur doit contenir:

- Le nom et l'adresse du fabricant
- Le nom et l'adresse du représentant du fabricant ou le cas échéant de la personne responsable de la mise sur le marché
- Une description du bateau partiellement achevé
- Une déclaration attestant que le bateau partiellement achevé est conforme aux exigences essentielles applicables au stade de la construction: cela comprend la référence aux normes harmonisées utilisées ou la référence aux spécifications

par rapport auxquelles la conformité est déclarée à ce stade de la construction

- Une déclaration informant que le bateau partiellement achevé est destiné à être complété par d'autres dans le plein respect de la présente directive

Il est important de rappeler qu'un bateau achevé, que ce soit par un professionnel ou par un amateur, doit être marqué CE avant d'être mis en service ou mis sur le marché.

Dans certains cas, les bateaux peuvent être livrés au distributeur avec certaines parties (comme les consoles ou les réservoirs) devant être assemblées par le distributeur selon les spécifications techniques fournies par le fabricant. Dans ce cas, le bateau est considéré comme marqué CE par le fabricant. Une situation similaire existe lorsque le moteur est considéré comme marqué CE, une fois monté et installé à bord du bateau suivant les spécifications techniques établies par le fabricant.

[Lien : Modèle de DEC](#)

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

5. Les nouvelles responsabilités des organismes notifiés

Le Chapitre V de la directive est une nouveauté et décrit de l'article 26 à 42 la notification des organismes d'évaluation de la conformité.

Un «organisme notifié» est un organisme qui procède à l'évaluation d'un ou plusieurs éléments de la conformité, ce qui comprend une ou plusieurs des activités suivantes: étalonnage, essais, certification et inspection.

Les organismes notifiés sont des organismes d'évaluation de la conformité qui ont été officiellement désignés par leur autorité nationale pour exécuter les procédures d'évaluation de la conformité dans le cadre de la directive lorsqu'une tierce partie est requise. Les organismes notifiés prennent des responsabilités dans des domaines d'intérêt public et doivent, par conséquent, rendre compte aux autorités nationales compétentes.

À compter du 18 janvier 2016, seuls les organismes notifiés qui ont été accrédités dans le cadre de la directive 2013/53/UE pourront délivrer des certificats dans le cadre de la nouvelle directive. À compter du 18 janvier 2017, les fabricants et les importateurs seront tenus d'utiliser uniquement des organismes notifiés qui sont accrédités dans le cadre de la nouvelle directive.

Les organismes notifiés ont désormais des obligations et des responsabilités qui sont

décrites en détail dans la nouvelle directive dans le chapitre V (articles 26 à 42). Les organismes notifiés sont libres d'offrir leurs services d'évaluation de la conformité, dans leur domaine de notification, à tout opérateur économique établi à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union. Ils peuvent réaliser ces activités sur le territoire d'autres États membres ou de pays tiers.

Les organismes notifiés doivent fournir des informations pertinentes à leur autorité de notification, aux autorités de surveillance du marché et aux autres organismes notifiés. Ils doivent fonctionner de manière compétente, non discriminatoire, transparente, neutre, indépendante et impartiale.

Ils doivent employer le personnel nécessaire, qui a une connaissance et une expérience suffisante et pertinente pour procéder à l'évaluation de la conformité conformément à la directive. Ils doivent prendre les mesures appropriées pour assurer la confidentialité des informations obtenues dans le cadre de l'évaluation de la conformité et doivent être assurés de manière adéquate pour couvrir leurs activités professionnelles, sauf si la responsabilité est assurée dans le cadre de la législation nationale de l'État membre attribuant la notification.

Ils peuvent démontrer leur compétence en passant par une procédure d'accréditation, qui est la meilleure façon d'évaluer leur compétence technique.

Renforcer la surveillance du marché en Europe

Le changement le plus important apporté par le nouveau cadre législatif de l'UE a été l'introduction d'une politique globale de surveillance du marché.

Cela a considérablement modifié l'équilibre des dispositions législatives européennes qui étaient fondamentalement orientées vers l'établissement d'exigences relatives aux produits (par ex. les exigences essentielles sur la sécurité et l'environnement de la directive) à respecter lors de la mise sur le marché.

Désormais elles s'intéressent de manière égale à la mise en œuvre et à l'application des dispositions au cours de l'ensemble du cycle de vie des produits. En bref, cela signifie que plus de contrôles et de vérifications auront lieu à l'avenir.

La surveillance du marché en Europe consiste en une série de procédures définies par le nouveau cadre législatif au Chapitre VI de la directive (articles 43 à 46). Cela commence avec un événement initial suggérant aux autorités de surveillance du marché qu'un produit présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects de l'intérêt public.

Cet événement peut déclencher la nécessité d'un examen plus approfondi du produit. Cela peut être un accident, la réception de plaintes ou

Guide de la nouvelle directive **2013/53/UE** sur les bateaux de plaisance printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos connaissances

■ changements juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de la conformité

■ surveillance du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de non-responsabilité

■ annexes



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

provenir d'initiatives ex nihilo des autorités de surveillance du marché (y compris le contrôle par les autorités douanières de produits entrant dans l'UE) ainsi que d'informations provenant d'opérateurs économiques sur des produits présentant un risque.

Lorsqu'il y a des raisons suffisantes de croire qu'un produit présente un risque, les autorités de surveillance du marché effectuent une évaluation de la conformité aux exigences de la directive. Ils doivent effectuer les contrôles appropriés (à la fois documentaires et physiques / en laboratoire, le cas échéant) sur les caractéristiques des produits, en tenant dûment compte des rapports et des certificats d'évaluation de la conformité fournis par les opérateurs économiques.

Les autorités de surveillance du marché effectuent une évaluation des risques afin de vérifier si les produits présentent un risque grave.

Dans le cas où le risque est considéré comme « grave », les autorités de surveillance du marché doivent adopter une intervention rapide, telle que décrite dans la législation européenne. Si un produit est susceptible de compromettre la santé ou la sécurité des personnes, les autorités de surveillance du marché doivent demander sans délai aux opérateurs économiques concernés de:

1. Prendre des mesures correctives (pour mettre le produit en conformité avec les exigences applicables prévues par la directive) et/ou;
2. Retirer le produit et/ou;
3. Rappeler le produit et/ou;
4. Arrêter ou restreindre l'approvisionnement du produit dans un délai raisonnable.

Les mesures adoptées par les autorités de surveillance du marché doivent être proportionnées et communiquées sans délai à l'opérateur économique concerné.



introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

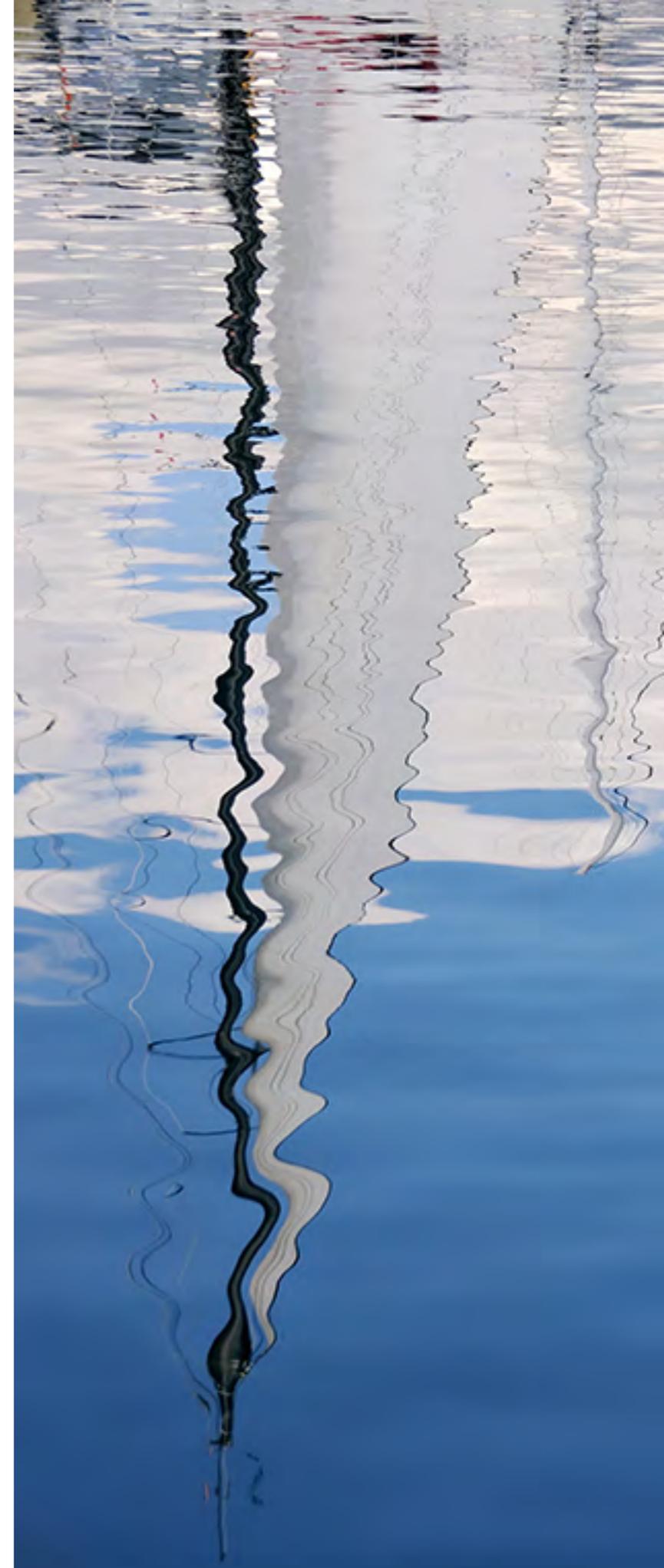
annexes

Les autorités de surveillance du marché doivent également consulter l'opérateur économique avant l'adoption des mesures et, si une telle consultation est impossible en raison de l'urgence des mesures à prendre, l'opérateur doit avoir la possibilité d'être entendu dès que possible. Les autorités de surveillance du marché doivent suspendre ou modifier les mesures prises si l'opérateur économique démontre qu'il a pris des mesures efficaces.



Les **opérateurs économiques** doivent veiller à ce que les mesures correctives soient prises dans toute l'UE. Les autorités de surveillance du marché doivent également informer de la décision prise l'éventuel organisme notifié concerné. En cas de risque grave nécessitant une intervention rapide, l'autorité de surveillance du marché peut adopter des mesures restrictives sans attendre que l'opérateur économique prenne des mesures correctives pour mettre le produit en conformité.

Afin de faciliter la communication, les opérateurs économiques doivent fournir toutes les informations et documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit, dans une langue qui peut être aisément compréhensible par cette autorité. L'idée est que l'autorité nationale puisse accepter une langue qu'ils comprennent et qui est différente de la ou les langues nationales. La langue choisie est l'objet de négociations avec l'autorité et pourrait être une langue tierce, si elle est acceptée par l'autorité.



Les conséquences possibles d'une non-conformité

Le défaut de se conformer aux exigences de la directive ou de fournir la documentation pertinente à la douane et/ou aux autorités de surveillance du marché, s'ils la demandent, pourrait entraîner la suspension du bateau, VNM, moteur ou élément de la libre circulation dans le marché unique de l'UE.

La plupart des produits non conformes peuvent mis en conformité mais cela représente un coût qui sera à la charge du propriétaire. Un bateau ou un moteur non conforme n'a pas la même valeur qu'un produit conforme et fourni avec une documentation complète et il perdra sa valeur de revente dans le futur.

Les assurances tant des utilisateurs finaux (privés ou professionnels) que des opérateurs économiques peuvent ne pas les couvrir si l'on constate que les produits en question étaient non conformes.

Concernant les produits d'occasion et sachant que des limites d'émissions gazeuses et sonores strictes ont été introduites en 2006, il est peu probable qu'un moteur d'occasion puisse répondre aux exigences de la nouvelle directive. Si l'on envisage d'importer des produits d'occasion de provenance hors UE, les exigences de la nouvelle directive européenne 2013/53/UE s'appliqueront à partir du 18 janvier 2016 avec des valeurs limites de rejet gazeux encore plus strictes.

Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

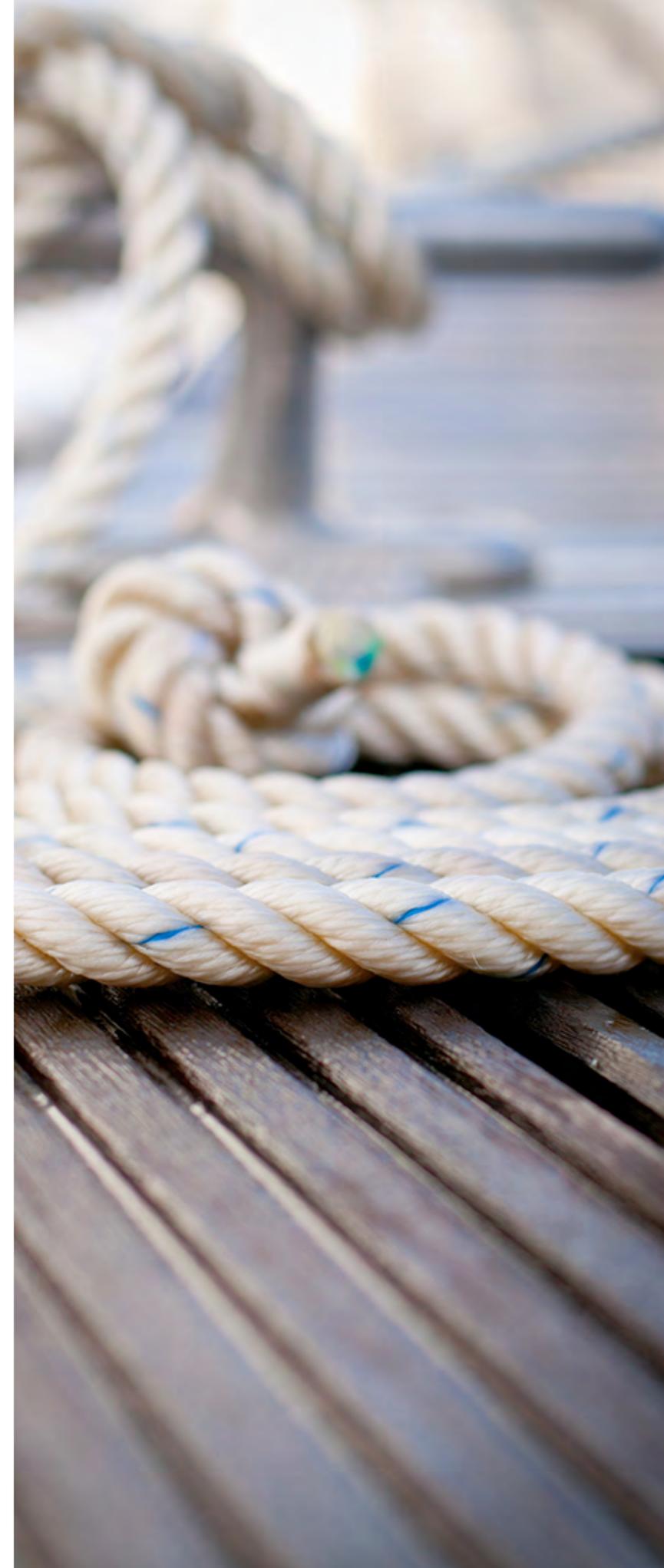
■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



Cas particuliers

Bien que les cas particuliers soient par définition «particuliers» et demandent une approche au cas par cas, ce chapitre met en évidence les cas les plus fréquents décrits dans la directive 2013/53/UE.

Guide de la nouvelle directive **2013/53/UE** sur les bateaux de plaisance printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos connaissances

■ changements juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de la conformité

■ surveillance du marché

■ non-conformité

■ **cas particuliers**

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de non-responsabilité

■ annexes

1. Importateur ou distributeur vendant sous son propre nom ou sa propre marque

Lorsque l'importateur ou le distributeur met un produit sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque, ou bien modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité avec les exigences de la directive peut en être affectée, il sera considéré comme un fabricant (article 11) et devra remplir les obligations du fabricant (article 7).

Une modification ou transformation importante exige qu'une évaluation après construction (EAC) soit effectuée pour garantir la conformité du produit (article 19).

L'Annexe V de la directive donne les détails de l'EAC. L'importateur ou le distributeur remplira la DEC.

2. Bateau ou VNM vendu avec sa remorque

Il peut arriver que le bateau ou le VNM soit proposé à la vente avec sa remorque. Dans ce cas, il est important que le bateau ou VNM et sa remorque soient conformes à la législation de l'UE applicable.

Pour le bateau ou VNM, ce guide fournit les explications nécessaires. Pour la remorque, le fabricant, l'importateur et distributeur devront veiller à ce qu'elle soit conforme avec la législation de l'UE en vigueur avant de l'offrir à la vente.



3. Bateau ou VNM partiellement achevé

La nouvelle directive s'applique à la fois aux bateaux de plaisance et aux VNM partiellement achevés comme indiqué aux articles 2 et 6.2. Comme expliqué dans l'article 15.5 et à l'annexe III de la directive, une déclaration doit accompagner les bateaux ou VNM partiellement achevés.

La déclaration doit être traduite dans les langues des pays où le bateau partiellement achevé est mis à disposition.

La déclaration du fabricant ou de l'importateur doit comporter les éléments suivants:

- Le nom et l'adresse du fabricant
- Le nom et l'adresse du représentant du fabricant ou, le cas échéant 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 conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction: ceci inclut les références aux normes harmonisées utilisées ou aux spécifications d'après lesquelles la conformité est déclarée à ce stade de la construction
- Une déclaration indiquant que le bateau partiellement achevé est destiné à être complété par d'autres dans le plein respect de la présente directive

Il est important de rappeler que:

- Un bateau partiellement achevé ne doit pas être marqué CE car il n'est pas terminé et en tant que tel ne peut pas répondre à toutes les exigences essentielles de la directive;
- Une fois terminé, que ce soit par un professionnel ou par un amateur, le bateau doit être marqué CE avant d'être mis en service ou mis sur le marché.

Voir le chapitre "Changements juridiques" pour plus de détails sur les exigences relatives au marquage CE.

Dans certains cas, les bateaux peuvent être livrés au distributeur avec des parties (comme les consoles ou les réservoirs) destinées à être assemblés par le distributeur selon les spécifications techniques fournies par le fabricant. Dans ce cas, le bateau est considéré comme marqué CE par le fabricant. Une situation similaire existe lorsque le moteur est considéré comme marqué CE, une fois monté et installé à bord du bateau selon les spécifications techniques établies par le fabricant.



introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissances

changements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformité

surveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes

4. Bateau construit pour une utilisation personnelle (construction amateur)

Les bateaux construits pour une utilisation personnelle sont exclus du champ d'application de la directive, à condition qu'ils ne soient pas mis sur le marché de l'UE dans les cinq ans après la première mise en service. Le bateau doit également avoir été principalement construit par son futur utilisateur pour son propre usage (construction amateur).



5. Bateau non couvert par la directive utilisé à fins de loisirs

Certains types de bateaux sont exclus du champ d'application de la directive et de ses exigences, comme les bateaux de course ou les navires de pêche. Toutefois, si l'utilisation d'un bateau exempté change de manière à ce qu'elle entre dans le cadre de la présente directive, il est très probable que toutes les exigences de la présente directive s'appliqueront.

Les circonstances entourant chaque bateau particulier détermineront si le bateau doit être marqué CE ou non. Si c'est le cas, l'article 23 de la nouvelle directive exige que le bateau soit soumis à une évaluation après construction (EAC).



6. Modification importante du moteur

La directive définit une «modification importante du moteur» comme une modification du moteur de propulsion qui pourrait éventuellement amener le moteur à dépasser les limites d'émission gazeuses établies dans la partie B de l'annexe I de la directive ou une augmentation de plus de 15% de la puissance nominale du moteur.

Toute personne qui met sur le marché ou met en service un moteur de propulsion, un bateau ou un VNM après une modification ou transformation importante doit appliquer la procédure d'évaluation après construction (EAC) définie à l'article 23.



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

7. Transformation importante du bateau

La directive définit une "transformation importante du bateau" comme la transformation d'un bateau ou VNM qui modifie le mode de propulsion, comprend une modification importante du moteur ou modifie le bateau à un tel point qu'il peut pas respecter les exigences essentielles de la directive.

Toute personne qui met sur le marché ou met en service un moteur de propulsion, un bateau ou un VNM après une modification ou transformation importante doit appliquer la procédure d'évaluation après construction (EAC) définie à l'article 23.

8. Évaluation après construction

L'annexe V de la directive donne les détails de l'évaluation après construction (EAC). Ce module est la procédure qui permet d'évaluer la conformité équivalente d'un produit pour lequel le fabricant n'en a pas assumé la responsabilité, mais aussi dans les cas définis aux articles 11 et 19 de la directive.

La procédure d'EAC doit être appliquée dans les cas suivants par:

- L'importateur ou le distributeur lorsqu'il met un produit sur le marché sous son nom ou sa marque commerciale, ou modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité avec les exigences de la directive peut en être affectée (article 11)
- L'importateur privé avant la mise en service du produit, si le fabricant n'a pas effectué l'évaluation de la conformité (article 19)
- Toute personne qui met sur le marché ou met en service un moteur de propulsion, un bateau ou VNM après une modification ou transformation importante, ou toute personne modifiant la destination d'un navire pour qu'il entre dans le champ d'application de la directive de l'UE (article 19)
- Toute personne qui met sur le marché un bateau construit pour son usage personnel avant la fin de la période de 5 ans à partir de la date de mise en service (article 19)

Si le bateau n'a pas été conçu et construit pour le marché de l'UE, par exemple des bateaux ou VNM d'occasion importés d'un pays tiers, l'importateur commercial ou privé devra le soumettre individuellement à une évaluation après construction (EAC) par un organisme notifié afin de déterminer s'il répond aux exigences de la directive.

Au cours de ce processus, le numéro d'identification du bateau (CIN) sera apposé par l'organisme notifié, sous sa responsabilité. En outre, la plaque du constructeur contiendra les mots « évaluation après construction » et les coordonnées de contact de l'organisme notifié qui a appliqué la procédure d'EAC seront mentionnées à la place des coordonnées du fabricant.

L'importateur privé doit veiller à ce que le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a effectué l'EAC du produit soient marqués sur le produit lui-même.

Informations utiles

Directive sur les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur

Le texte de la directive 2013/53/EU est disponible en français en [annexe I](#) de ce guide. Il est également disponible dans toutes les langues de l'UE sur [le site](#).

Tableau comparatif des exigences essentielles

Pour chaque exigence essentielle, [le tableau](#) comparatif donne le texte de l'«ancienne» directive 94/25/CE, celui de la «nouvelle» directive 2013/53/UE et la norme harmonisée correspondante si vous souhaitez bénéficier de la présomption de conformité.

Les normes harmonisées

De nombreuses exigences essentielles de la directive peuvent être satisfaites en appliquant les normes harmonisées pertinentes. Le tableau comparatif vous permet de vérifier facilement pour chaque exigence essentielle, l'ancien texte, le nouveau texte et la norme harmonisée correspondante.

Afin de promouvoir l'utilisation des normes harmonisées, European Boating Industry et la Fédération française des industries nautiques (FIN) proposent un CD-Rom contenant les principales normes EN ISO utilisées dans la construction des petits navires dans le cadre de la directive 2013/53/UE et à un prix très attractif. Vous pouvez le commander [en ligne ici](#) (versions française et anglaise).

Les autorités nationales compétentes

Chaque État membre couvert par la directive, c'est-à-dire les 28 États membres de l'UE, les pays de l'EEE (Islande, Liechtenstein, Norvège) et la Suisse, doit désigner une autorité compétente pour la mise en œuvre de la directive dans la législation nationale et pour la surveillance du marché.

[Liste des autorités nationales compétentes](#)

Guide de la nouvelle directive **2013/53/UE** sur les bateaux de plaisance printemps 2015

introduction

guide rapide

vérifiez vos connaissances

changements juridiques

exigences essentielles

évaluation de la conformité

surveillance du marché

non-conformité

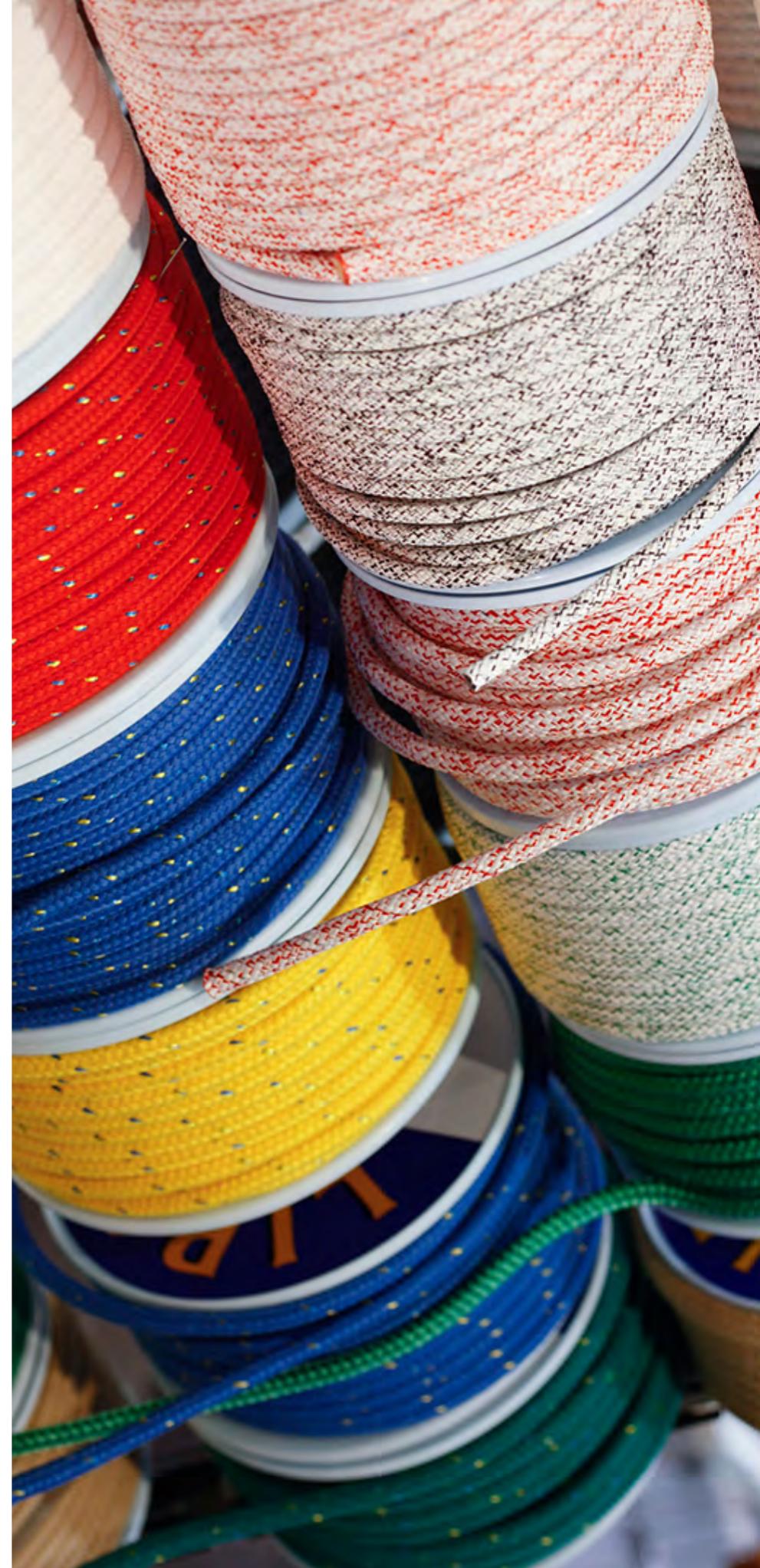
cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de non-responsabilité

annexes



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

Les organismes notifiés pour l'évaluation de la conformité

Dans le cadre de la directive, les États membres sont responsables de la désignation des organismes d'évaluation de la conformité qui peuvent appliquer les procédures décrites dans la directive. Ces organismes sont appelés «organismes notifiés».

Vous trouverez la liste des organismes notifiés sur [le site NANDO](#).

Le nouveau cadre législatif

[Le nouveau cadre législatif](#) fournit plus de détails sur la mise en œuvre des règles relatives aux produits de l'UE.

[Le «Guide bleu»](#) (disponible en anglais, français et allemand) est une source importante d'explication des règles relatives à la commercialisation des produits.

Directive sur la sécurité générale des produits

[La directive européenne 2001/95/CE](#) sur la sécurité générale des produits (DSGP) a pour but d'assurer un niveau élevé de sécurité des produits dans toute l'UE pour les produits de consommation qui ne sont pas couverts par des législations d'harmonisation sectorielles comme la directive européenne sur les bateaux de plaisance. La DSGP complète également les dispositions législatives sectorielles sur certains aspects.

La principale disposition de la DSGP est que les producteurs sont tenus de ne mettre sur le marché que des produits sûrs pour les consommateurs. La DSGP a mis en place le système d'alerte rapide, [RAPEX](#), entre les États membres et la Commission européenne. Les alertes RAPEX sont publiées chaque semaine.

Directive sur les droits des consommateurs

La nouvelle directive 2011/83/UE sur les droits des consommateurs est entrée en vigueur le 13 juin 2014, renforçant la situation de plus de 500 millions de consommateurs sur le continent, qu'ils fassent leurs achats en ligne ou dans les salons nautiques. Ces règles portent



■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

sur le commerce intérieur et transfrontalier, combattent les pratiques déloyales et donnent aux consommateurs le droit d'annuler les achats qu'ils ont faits en ligne ou dans un magasin. La nouvelle directive donne aux consommateurs les mêmes droits dans toute l'UE, tout en trouvant un juste équilibre entre la protection des consommateurs et la compétitivité des entreprises.

[Cette fiche](#) vous fournit les informations essentielles sur le texte tandis que le texte complet de [la directive](#) est disponible dans toutes les langues.

Législation sur la responsabilité du fait de produits défectueux

La notion de «fabricant» dans la directive européenne sur les bateaux de plaisance est différente de celle définie dans [la directive sur la responsabilité](#) du fait de produits défectueux 85/374/CEE.

Dans ce dernier cas, la notion de «producteur» couvre plus de personnes et des personnes différentes que le concept de «fabricant» utilisé dans le cadre du nouveau cadre législatif. Le producteur a la responsabilité de payer des dommages et intérêts.

Un producteur est soit le fabricant d'un produit fini ou d'un élément de produit fini, le producteur d'une matière première, ou toute personne qui se présente comme un fabricant (par exemple par l'apposition d'une marque commerciale). Les importateurs qui mettent des produits sur le marché de l'Union à partir de pays tiers sont tous considérés comme producteurs en vertu de la directive sur la responsabilité du fait de produits défectueux.

Si le producteur ne peut être identifié, chaque fournisseur du produit devient responsable, à moins qu'il indique à la victime dans un délai raisonnable, l'identité du producteur ou de la personne qui lui a fourni le produit. Lorsque plusieurs personnes sont responsables du même dommage, ils sont tous conjointement et solidairement responsables.



Les auteurs

European Boating Industry et l'ICOMIA souhaitent remercier leurs adhérents, en particulier BMF, DBSV, FIN, NMMA et UCINA, ainsi que la Commission européenne pour leur précieuse contribution à ce guide.

La fédération européenne des industries nautiques, European Boating Industry, représente les industries nautiques au niveau européen. Elle englobe toutes les activités liées au nautisme, dont la construction de bateaux, d'équipements, d'infrastructures (ports de plaisance) et leurs opérateurs, ainsi que les services comme la location. Plus d'informations sur le site www.europeanboatingindustry.eu ou en nous contactant directement.

European Boating Industry
Etage / Level 4
Rue de la Loi 227
B – 1040 Bruxelles (Belgique)
Tel. +32 / 2 403 36 20
Fax. +32 / 2 403 36 36
office@europeanboatingindustry.eu

L'ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) est l'association internationale représentant les associations professionnelles des industries nautiques au niveau mondial depuis 1966. Avec l'aide de ses adhérents à travers le monde, l'ICOMIA agit internationalement pour le compte de l'industrie de la navigation de plaisance. Plus de détails sur le travail entrepris par les différents comités de l'ICOMIA se trouvent sur www.icomia.com

ICOMIA
Marine House
Thorpe Lea Road, Egham
Surrey TW20 8BF (Royaume-Uni)
Tel. +44 / 1784 22 3702
Fax. +44 / 1784 27 0428
info@icomia.com

La Fédération des industries nautiques (FIN) a réalisé la traduction en français de ce guide. Elle a pour vocation de défendre, représenter et promouvoir les métiers de la filière nautique française, en France et à l'étranger. Elle compte plus de 600 adhérents, représentant plus de 80% du chiffre d'affaires de la profession. Plus d'informations sur le site www.fin.fr

Crédits images: Fête du Nautisme – Fête du Nautisme / Kristen Pelou – FIN – Friedrich Marx GmbH & Co. KG – G. Plisson / Bic Sport – HISWA – HISWA / G. Vernooij – HISWA / Swan 42 – Messe Duesseldorf – Mirna Cieniewicz – Patrick Hemp – Salone nautico di Genova – Tofinou 12 / Les Voiles de St Tropez / Picture Plus – Rhéa 27 Escapade / Pierrick Contin

Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes



Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ **clause de
non-responsabilité**

■ annexes

Clause de non- responsabilité

Ce guide est destiné à contribuer à une meilleure compréhension des nouvelles règles de l'UE sur les bateaux de plaisance, VNM, moteurs et éléments. Il s'applique aux 28 États membres de l'UE mais également à l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège en tant que signataires de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE), ainsi que la Suisse. Quelques cas particuliers sont décrits à la fin du guide. Il est cependant recommandé de consulter les autorités compétentes des États membres pour les cas particuliers individuels.

Ce guide est uniquement destiné à servir de document d'orientation. Seul le texte de la directive elle-même a force juridique et ce guide vous indique les articles et les annexes applicables de la directive. L'interprétation contraignante de la législation de l'UE est la compétence exclusive de la Cour de justice de l'Union européenne. European Boating Industry et l'ICOMIA ne pourraient être tenues pour responsable de l'utilisation qui pourrait être faite des informations contenues dans ce guide. La traduction en français du texte original anglais a été réalisée par la Fédération des industries nautiques (FIN).

Comme ce guide reflète l'état de l'art au moment de sa rédaction, le contenu de ce guide peut subir des modifications ultérieures.

Annexe I: directive UE

[lien: annexe II](#)

Guide de la
nouvelle directive
2013/53/UE sur
les bateaux de
plaisance
printemps 2015

■ introduction

■ guide rapide

■ vérifiez vos
connaissances

■ changements
juridiques

■ exigences essentielles

■ évaluation de
la conformité

■ surveillance
du marché

■ non-conformité

■ cas particuliers

■ informations utiles

■ à propos des auteurs

■ clause de
non-responsabilité

■ annexes

[lien: annexe I](#)

TABLEAU COMPARATIF DES EXIGENCES ESSENTIELLES

ANCIENNE Directive 94/25/CE
Amendée par la directive 2003/44/CE

NOUVELLE Directive 2013/53/UE

Norme
harmonisée

ANNEXE I

EXIGENCES ESSENTIELLES

OBSERVATION PRÉLIMINAIRE

Pour les besoins de cette Annexe, le terme "bateau" couvre à la fois les bateaux de plaisance et les véhicules Nautiques à Moteur (VNM)

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

1. CATÉGORIES DE CONCEPTION DES BATEAUX

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague (H 1/3, mètres)
A- "En haute mer"	plus de 8	plus de 4
B - "Au large"	jusqu'à 8 compris	jusqu'à 4 compris
C - "À 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»: conçu 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, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

B. «AU LARGE»: conçu 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. «À PROXIMITÉ DE LA CÔTE»: conçu 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»: 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

EXIGENCES ESSENTIELLES

A. Exigences essentielles en matière de conception et de construction des produits visés à l'article 2 (1)

1. CATÉGORIES DE CONCEPTION DES BATEAUX

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague (H 1/3, mètres)
A	plus de 8	plus de 4
B	jusqu'à 8 compris	jusqu'à 4 compris
C	jusqu'à 6 compris	jusqu'à 2 compris
D	jusqu'à 4 compris	jusqu'à 0,3 compris

Notes explicatives:

A. Un bateau de plaisance de la catégorie de conception A est considéré comme conçu pour des vents qui peuvent dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et pour des vagues qui peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles **telles que des tempêtes, des tempêtes violentes, des tornades et des conditions maritimes extrêmes ou des vagues énormes.**

B. Un bateau de plaisance de la catégorie de conception B est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 8 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.

C. Un bateau de la catégorie de conception C est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 6 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris

D. Un bateau de la catégorie de conception D est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 4 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 0,5

EN ISO
8666:2002
Données
principales

EN ISO 12217
Parties 1 à
3:2013
Évaluation de la
stabilité et de la
flottabilité

introduction

guide rapide

vérifiez vos
connaissanceschangements
juridiques

exigences essentielles

évaluation de
la conformitésurveillance
du marché

non-conformité

cas particuliers

informations utiles

à propos des auteurs

clause de
non-responsabilité

annexes