

DIRECTIVE SUR LES BATEAUX DE PLAISANCE ET COMMENTAIRES

Deuxième édition



Commission européenne

DIRECTIVE SUR LES BATEAUX DE PLAISANCE ET COMMENTAIRES

**Guide pour l'application de la directive 94/25/CE du 16 juin 1994
concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires
et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance**

Deuxième édition

*Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses
aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.*

Un nouveau numéro unique gratuit:

00 800 6 7 8 9 10 11

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet
via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Une fiche bibliographique figure à la fin de l'ouvrage.

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2004

ISBN 92-894-7554-4

© Communautés européennes, 2004

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Printed in Italy

IMPRIMÉ SUR PAPIER BLANCHI SANS CHLORE

Table des matières

Avant-propos	7
Dispositif de la directive sur les bateaux de plaisance	9
Chapitre 1:	
Champ d'application, mise sur le marché	9
Article 1 ^{er} : champ d'application	9
Article 2: mise sur le marché et mise en service	13
Article 3: exigences essentielles	14
Article 4: libre circulation des produits visés à l'article 1 ^{er} , paragraphe 1	15
i) <i>Mise sur le marché</i>	15
ii) <i>Mise à disposition</i>	15
iii) <i>Mise en service</i>	16
iv) <i>Fabricant/constructeur</i>	16
v) <i>Mandataire</i>	17
vi) <i>Importateur</i>	17
vii) <i>Application de la directive relative aux machines (directive «Machines»)</i>	19
viii) <i>Résumé concernant l'application de la directive après le 16 juin 1998</i>	20
Article 5: preuve de la conformité	22
Article 6: suivi de la liste des normes	23
Article 7: clause de sauvegarde	24
Chapitre 2:	
Évaluation de la conformité	27
Article 8: choix des modules	27
Article 9: organismes notifiés	29
Chapitre 3:	
Marquage attestant la conformité	31
Article 10: marquage «CE»	31

Chapitre 4:

Dispositions finales	33
Article 11: décisions	33
Article 12: information	33
Article 13: transposition	33
Article 14: entrée en vigueur	33
Article 15: dispositions finales	34

Annexe I:

Exigences essentielles de sécurité en matière de conception et de construction des bateaux de plaisance

1. Catégories de conception des bateaux	35
2. Exigences générales	36
2.1. Identification de la coque	36
2.2. Plaque du constructeur	37
2.3. Prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord	37
2.4. Visibilité à partir du poste de barre principal	37
2.5. Manuel du propriétaire	37
3. Exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction	38
3.1. Structures	38
3.2. Stabilité et franc-bord	38
3.3. Flottabilité	38
3.4. Ouvertures dans la coque, le pont et la superstructure	39
3.5. Envahissement	39
3.6. Charge maximale recommandée par le constructeur	39
3.7. Emplacement du radeau de sauvetage	40
3.8. Évacuation	40
3.9. Ancrage, amarrage et remorquage	40
4. Caractéristiques concernant les manœuvres	40
5. Exigences relatives aux équipements et à leur installation	41
5.1. Moteurs et compartiments moteurs	41
5.1.1. Moteurs in-bord	41
5.1.2. Ventilation	41
5.1.3. Parties exposées	42
5.1.4. Démarrage du moteur hors-bord	42

5.2. Circuit d'alimentation	42
5.2.1. Généralités	42
5.2.2. Réservoirs de carburant	43
5.3. Circuits électriques	43
5.4. Direction	44
5.4.1. Généralités	44
5.4.2. Dispositifs de secours	44
5.5. Appareils à gaz	44
5.6. Protection contre l'incendie	45
5.6.1. Généralités	45
5.6.2. Équipement de lutte contre l'incendie	45
5.7. Feux de navigation	45
5.8. Prévention de décharges	45
Annexe II:	
Éléments et pièces d'équipement	47
1. Équipement ignifugé pour moteurs in-bord et moteurs mixtes (<i>sterndrive</i>)	47
2. Dispositifs de protection contre le démarrage des moteurs hors-bord lorsque le levier de vitesse est engagé	47
3. Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles	47
4. Réservoirs et conduites de carburant	47
5. Panneaux d'écouille et de sabord préfabriqués	48
Annexe III:	
Déclaration du constructeur ou de son mandataire établi dans la Communauté ou de la personne responsable de la mise sur le marché	49
Annexe IV:	
Marquage «CE»	50
Annexe V:	
Contrôle interne de la fabrication (module A)	51
Annexe VI:	
Contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis, option 1)	52
Annexe VII:	
Examen «CE de type» (module B)	53
Annexe VIII:	
Conformité au type (module C)	55

Annexe IX:	
Assurance de la qualité de la production (module D)	56
Annexe X:	
Vérification sur produits (module F)	58
Annexe XI:	
Vérification à l'unité (module G)	60
Annexe XII:	
Assurance qualité complète (module H)	61
Annexe XIII:	
Documentation technique fournie par le constructeur ou le fabricant	63
Annexe XIV:	
Critères minimaux devant être pris en considération par les États membres pour la notification des organismes	64
Annexe XV:	
Déclaration écrite de conformité	65
DÉCLARATION DE CONFORMITÉ	67
Appendice 1:	
Préambule et exposé des motifs	69
Appendice 2:	
Texte de la directive 94/25/CE	73
Appendice 3:	
Normes harmonisées au titre de la directive 94/25/CE	101
Appendice 4:	
Liste des organismes notifiés	105
Appendice 5:	
Adresses utiles	109
1. Services de la Commission européenne	109
2. États membres	109
3. Groupe sectoriel des bateaux de plaisance (RSG)	110
4. Organismes européens de normalisation	110

Avant-propos

Le présent document actualise et remplace la première édition du guide d'application publiée en 2001; il vise à présenter et à commenter le texte de la directive 94/25/CE concernant les exigences relatives à la conception et à la construction des bateaux de plaisance («la directive»).

Le présent guide est destiné à servir de document de référence pour toutes les parties directement ou indirectement liées au secteur des bateaux de plaisance. Il doit être lu et utilisé comme une aide à l'application de la directive. Il ne prétend pas, bien entendu, se substituer à la directive: sa seule intention est d'expliquer et de clarifier certains points importants concernant celle-ci. En outre, ces orientations, qui ont été soumises pour commentaire aux experts gouvernementaux des États membres, au secteur industriel, aux organismes notifiés, aux utilisateurs et à d'autres parties, sont également destinées à promouvoir la libre circulation des marchandises dans le marché intérieur de l'UE et de l'EEE. Les services de la Commission chargés de ce dossier ont beaucoup apprécié l'aide qui leur a été apportée pendant la préparation de la deuxième édition du présent guide (1).

Le présent guide est accessible à tous, mais il n'est pas contraignant au même titre que les actes juridiques adoptés par la Communauté. Les dispositions juridiquement contraignantes sont celles qui transposent la directive dans le droit national des États membres de l'UE/EEE.

La directive 94/25/CE étant une directive «Nouvelle approche», des indications complémentaires sur les principes auxquels elle répond sont disponibles dans le «Guide relatif à la mise en application des directives élaborées sur la base des dispositions de la nouvelle approche et de l'approche globale». Publié par la Commission européenne, il peut être téléchargé sur son site web, à l'adresse suivante:

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/legislation/guide/legislation.htm>

On notera que lorsque la directive utilise les termes «Communauté» et «Union européenne», elle désigne une zone d'échanges correspondant tant à l'Union européenne proprement dite qu'à l'Espace économique européen (EEE).

(1) À ce guide publié par les services de la Commission il faut ajouter les orientations du groupe sectoriel «Bateaux de plaisance» (*Recreational Craft Sectoral Group — RSG*). Celui-ci rassemble les organismes notifiés en application de la directive ainsi que des représentants de l'industrie et des utilisateurs. Les orientations du RSG fournissent des indications générales aux organismes notifiés et aux constructeurs, en vue d'une application technique et d'une interprétation uniformes de la directive et, en particulier, des procédures d'évaluation de la conformité.

Dispositif de la directive sur les bateaux de plaisance

Chapitre 1: champ d'application, mise sur le marché

Article 1^{er}: champ d'application

Article 1^{er}, paragraphe 1

1. La présente directive s'applique aux bateaux de plaisance, aux bateaux de plaisance partiellement achevés et aux éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II, tant avant qu'après leur installation.

Le **paragraphe 1** désigne les produits visés, à savoir:

- les bateaux de plaisance au sens propre;
- les bateaux partiellement achevés;
 - Un bateau partiellement achevé est un bateau formé d'une coque ou d'une coque et d'au moins un élément ou pièce d'équipement (autres que ceux énumérés à l'annexe II). Il se peut que des éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II soient installés sur un bateau partiellement achevé. Ces éléments et pièces sont soumis à une évaluation de la conformité, comme expliqué plus bas. Les kits comprenant des panneaux et des parties pour la construction du bateau et de sa coque, généralement en bois ou en métal, sont également considérés comme des bateaux partiellement achevés (voir plus bas la note sur les bateaux en kit).
 - Le «bateau partiellement achevé» ne répond pas à toutes les exigences essentielles de sécurité de la directive en matière de conception et de construction; il est destiné soit à être achevé (en vue de remplir totalement les exigences essentielles) par une autre partie, qui sera considérée comme le constructeur, soit à être mis sur le marché en l'état;
- les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II, tant avant qu'après leur installation.

- Cette disposition, qui précise que la directive s'applique aux éléments et pièces d'équipement «tant avant qu'après leur installation» signifie en particulier que ceux-ci doivent être soumis à une évaluation de leur conformité conformément à l'article 8 avant d'être installés sur des bateaux.

NB: Bateaux prêts à monter (bateaux en kit)

Les bateaux en kit peuvent être considérés comme des bateaux partiellement achevés achetés auprès d'un constructeur et livrés avec tous les éléments nécessaires pour parachever la construction conformément aux exigences essentielles de la directive.

Le marquage «CE» est apposé si le constructeur du bateau en kit a fourni toutes les pièces et éléments nécessaires comme indiqué ci-dessus, et s'il a reçu la confirmation par écrit que le bateau a été assemblé complètement conformément à ses instructions. Dans de tels cas, le respect de la directive doit être assuré pour toutes les variantes pouvant être offertes par le constructeur, notamment celles qui pourraient modifier les caractéristiques de stabilité par rapport au modèle de base, par exemple en ce qui concerne la configuration de la mâture et du gréement.

La procédure exposée ci-dessus ne décharge pas le constructeur du kit de ses responsabilités dans le cadre du système de modules prévu à l'article 8 de la directive.

Voir aussi les commentaires sur l'article 1^{er}, paragraphe 3, point g), figurant ci-après.

Article 1^{er}, paragraphe 2

2. Au sens de la présente directive, on entend par «bateau de plaisance» tout bateau de tout type et de tout mode de propulsion dont la

longueur de la coque, mesurée conformément aux normes harmonisées applicables, est comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres et qui est destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir. Le fait que le même bateau puisse être utilisé pour l'affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance ne l'empêche pas d'être couvert par la présente directive lorsqu'il est mis sur le marché à des fins de loisir.

Le **paragraphe 2** définit quels sont les bateaux de plaisance visés.

Cette définition ne repose pas sur la notion de type ou sur le mode de propulsion, mais bien:

- sur la longueur de la coque, qui doit être comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres;

et, plus spécialement

- sur le fait qu'il s'agit de bateaux destinés à être utilisés à des fins sportives et de loisir.

Il est précisé que la directive s'applique aux bateaux de plaisance affrétés, c'est-à-dire loués, ainsi qu'aux bateaux de plaisance utilisés pour la formation à la navigation de plaisance. Dans les deux cas, les bateaux ne sont pas utilisés pour exercer une activité commerciale de transport de passagers, mais bien à des fins de sport et de loisir, même s'ils sont loués avec un équipage.

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 8666:2002: Petits navires — Données principales

Article 1^{er}, paragraphe 3

3. Sont exclus du champ d'application de la présente directive:

Le **paragraphe 3** présente la liste des bateaux qui sont exclus du champ d'application de la directive.

C'est au constructeur qu'il incombe de décider si un bateau entre dans le champ d'application de la directive ou non, mais il peut toujours consulter son administration

nationale, par exemple pour donner plus de poids à sa décision. Les commentaires de la Commission sur la directive peuvent aider à y voir clair. Si, même après avoir consulté un organisme notifié, une administration d'un État membre n'arrive toujours pas à donner un avis assuré, la Commission peut être consultée. Dans un tel cas, on cherchera une solution sur une base plus large en faisant appel aux services du comité permanent visé à l'article 6 de la directive ou à d'autres groupes créés en application de la directive.

Il n'est pas prévu que cette information soit notifiée à la Commission ou que la Commission tienne une liste des bateaux exclus du champ d'application de la directive.

- a) *les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur constructeur;*

L'exclusion concerne les bateaux conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tels par leur constructeur. Cette catégorie comprend les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron qui sont conçues exclusivement pour la compétition. Certaines embarcations sont à tel point profilées pour la compétition qu'elles ne sauraient en aucun cas être évaluées au regard des exigences de la directive. C'est pour ce type d'embarcations que cette exclusion a été prévue. Pour la majorité des bateaux restants, un tel examen peut être fait. Cela dit, un constructeur qui décide, comme il lui appartient de le faire, de qualifier un bateau comme étant «conçu exclusivement pour la compétition» manifeste par là que le bateau en question a pour finalité première de faire au moins jeu égal avec les autres bateaux (par exemple en ayant une finition intérieure minimaliste). Une telle qualification devra être apposée sur le bateau de façon clairement visible. Si, plus tard, le bateau est commercialisé dans l'EEE, mais plus comme une embarcation de compétition, par exemple parce qu'il est dépassé sur le plan de la conception, il entrera dans le champ d'application de la directive, car il s'agira alors de sa «première mise sur le marché» en tant que bateau de plaisance.

b) les canoës et les kayaks, les gondoles et les pédalos;

L'exclusion concerne des types d'embarcations qui, par nature, ne peuvent pas satisfaire à certaines exigences essentielles, mais dont l'inclusion dans le champ d'application de la directive peut offrir matière à débat. Les canoës et les kayaks, les gondoles et les pédalos sont considérés comme des embarcations conçues pour être mues par la force musculaire, mais non à la rame. On considère qu'une embarcation est propulsée à la rame lorsqu'il est fait usage d'au moins deux rames ou avirons. Si des canoës sont conçus et fabriqués de manière à pouvoir être équipés d'un moteur et mis sur le marché sous cette forme, ils sont couverts par la directive.

c) les planches à voile;

Cette exclusion concerne des engins d'une conception non compatible avec les exigences essentielles de la directive.

d) les planches à moteur, les embarcations individuelles et autres engins similaires à moteur;

Cette disposition vise à exclure les embarcations individuelles définies dans les termes suivants: embarcations équipées d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant la principale source de propulsion, et conçues pour être manœuvrées par une ou plusieurs personnes assise(s), debout ou agenouillée(s) sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci.

Les planches à moteur ou les embarcations à moteur similaires sont réputées être des embarcations pouvant supporter un maximum de deux personnes installées sur la coque en position assise, debout ou agenouillée, et équipées de moyens de flottaison et de commandes à sécurité intégrée («fail-safe»).

Les embarcations semblables auxquelles ces remarques s'appliquent sont également exclues du champ d'application de la directive.

e) les originaux et les copies individuelles de bateaux anciens conçus avant 1950,

reconstruites essentiellement avec les matériaux d'origine et désignées comme telles par leur constructeur;

Cette disposition vise à exclure du champ d'application de la directive les bateaux dont la conception date d'avant 1950. En outre, cette exclusion s'applique également aux bateaux et aux types ou classes de bateaux qui ont été conçus ou mis au point avant 1950 et qu'on a construits à l'unité en utilisant essentiellement, mais non exclusivement, les matériaux d'origine. Les constructeurs de bateaux anciens sont capables de construire successivement plusieurs répliques identiques d'un même modèle ancien. Ces bateaux sont néanmoins considérés comme ayant un caractère exceptionnel et individuel lorsqu'ils sont construits selon des méthodes et avec des matériaux conformes au modèle original, et qu'ils conservent le charme esthétique et les caractéristiques du modèle ancien. Dans ce contexte, on considère qu'un bateau est construit «essentiellement» avec les matériaux d'origine lorsque ceux-ci sont utilisés pour la coque et le pont, mais on admet que ces matériaux soient utilisés d'une façon contemporaine, par exemple en employant du contreplaqué au lieu de bois massif, des membrures en stratifié, et des colles, des peintures, des mastics et des éléments de fixation modernes. La production en série par moulage (par exemple les productions en polyester renforcé de fibres de verre) ne sera pas admise dans ce cas.

On sait que certains types de bateaux conçus avant 1950 et qui étaient à l'origine construits exclusivement en bois sont actuellement fabriqués en matières plastiques modernes. Ces produits contemporains sont jugés entrer dans le champ d'application de la directive car ils ne satisfont pas au critère relatif à l'utilisation essentielle des matériaux d'origine.

NB: Dans tous les États membres, il existe des bateaux d'un type particulier, propre au pays ou à une région, comme le «pattino» en Italie ou le caique en Grèce. En général, ces bateaux:

— sont d'un modèle datant d'avant 1950;

- sont construits dans des chantiers spécialisés avec des matériaux d'origine.

Pour ces bateaux, le critère prédominant est celui de la date de conception. Ce cas d'exclusion du champ d'application de la directive ne doit cependant pas ouvrir la porte à une production en série.

f) *les bateaux expérimentaux à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire;*

Cette disposition d'exclusion vise les bateaux expérimentaux. Ces bateaux ne peuvent être mis sur le marché de l'EEE que s'ils sont ultérieurement déclarés conformes à la directive sur le plan de leur conception et de leur construction.

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

Ce cas d'exclusion concerne les bateaux construits par leur futur utilisateur, pour autant qu'ils ne soient pas mis sur le marché de l'EEE dans les cinq ans qui suivent leur mise en service. Cette disposition n'empêche pas le constructeur de faire appel à la sous-traitance de spécialistes, par exemple des électriciens ou des électroniciens pour certains travaux d'équipement du bateau.

Un bateau en kit qui est acheté par son utilisateur final auprès du fabricant du kit et n'est pas assemblé conformément aux instructions du fabricant, mais est modifié ⁽²⁾ selon les «souhaits» de l'utilisateur final, est considéré comme un «bateau construit pour utilisation personnelle».

Si, pour une raison quelconque, un bateau construit pour utilisation personnelle devait être mis sur le marché de la Communauté, dans un état d'achèvement total ou partiel, avant l'expiration de la période de cinq ans

⁽²⁾ Il est entendu que ces modifications se rapportent à des aspects qui concernent le respect des exigences essentielles de la directive, et non à des caractéristiques qui ne sont pas visées par l'annexe I.

susmentionnée, il serait nécessaire de faire procéder à la certification par une ou plusieurs personnes remplissant le rôle de constructeur comme dans le cas décrit au point f) ci-dessus. Ces personnes prendraient alors la responsabilité d'apprécier la conception, la construction et les modifications nécessaires apportées au bateau. Cette appréciation, qui concerne la conformité aux exigences essentielles de la directive, fait intervenir les procédures nécessaires à l'évaluation de la conformité.

NB:

Un particulier qui construit son propre bateau (dans son garage ou dans son jardin, par exemple), en utilisant des matériaux achetés sur le marché libre, est réputé «construire un bateau pour son utilisation personnelle». Ce bateau n'entre pas dans le champ d'application de la directive et ne doit pas satisfaire aux exigences essentielles, ni par conséquent porter le marquage «CE». Si pour une raison quelconque cette situation devait changer, les dispositions détaillées ci-dessus devraient être appliquées.

Il doit être clair qu'un particulier qui conclut un arrangement contractuel avec une entreprise professionnelle, un chantier ou un constructeur individuel pour la construction d'un bateau unique (sur commande) est réputé avoir conclu un accord prévoyant un transfert de propriété. Un tel bateau est jugé entrer dans le champ d'application de la directive et devra satisfaire aux exigences essentielles de la directive et aux procédures d'évaluation de la conformité qui sont applicables. Voir aussi le commentaire de l'article 4 figurant ci-après.

La notion de «bateaux construits pour utilisation personnelle» renvoie au fait qu'une personne construit son propre bateau et ne le fait pas construire par d'autres.

h) *les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 2, notamment ceux définis dans la directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des*

bateaux de la navigation intérieure (2), indépendamment du nombre de passagers;

Cette exclusion concerne les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins de transport commercial. Cela signifie que les bateaux de plaisance qui ont un équipage, mais qui sont utilisés à des fins de sport ou de loisirs ne sont pas exclus.

NB:

La directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, exclut les bateaux de plaisance de son champ d'application, mais sans les définir. Elle définit cependant les bateaux à passagers (également exclus) de la manière indiquée ci-après.

Le terme «bateau à passagers» désigne tout bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers. En conséquence, le membre de phrase «indépendamment du nombre de passagers» a dû être ajouté au texte de la directive 94/25/CE.

i) les submersibles;

j) les aéroglisseurs;

k) les hydroptères.

Ces trois catégories d'embarcations sont exclues du champ d'application de la directive parce que les exigences essentielles ne sauraient leur être appliquées en raison de leur caractère spécifique.

Article 2: mise sur le marché et mise en service

Article 2, paragraphe 1

1. Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour que les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, ne puissent être mis sur le marché ou mis en service pour une utilisation conforme à leur destination que s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement.

ment lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement.

Le **paragraphe 1** souligne que les États membres sont obligés de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que les bateaux de plaisance et les autres produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, ne puissent être mis sur le marché et mis en service que s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement.

L'un des objectifs premiers de la directive était d'assurer la libre circulation des marchandises en éliminant les entraves techniques aux échanges. À cette fin, un bateau portant le marquage «CE» est jugé remplir les exigences du paragraphe 1.

Pour avoir une compréhension complète de la terminologie employée dans cet article, voir les explications données pour l'article 4.

Surveillance du marché

La surveillance du marché est un instrument essentiel pour la mise en œuvre des directives «Nouvelle approche». Elle doit fonctionner de manière efficace afin de garantir:

- une application uniforme de la législation communautaire;
- une protection égale pour tous les citoyens;
- des conditions de concurrence comparables pour les entreprises.

Elle comporte deux étapes principales:

- les autorités nationales de surveillance s'assurent que les produits mis sur le marché sont conformes aux dispositions de la législation nationale applicable transposant les directives «Nouvelle approche»;
- si nécessaire, elles prennent des mesures pour établir la conformité (voir également l'article 7 et l'article 10, paragraphe 4).

Outre les obligations implicites figurant dans le traité CE, les directives «Nouvelle approche» contiennent l'exigence explicite que les États membres exercent des activités de surveillance du marché (voir par exemple l'article 2, paragraphe 1, de la directive 94/25/CE). Le principe de subsidiarité s'applique, et il incombe aux États membres de déterminer les structures administratives utilisées pour remplir leurs obligations dans ce domaine.

Une coopération transfrontalière efficace entre les autorités de surveillance du marché est essentielle pour que les produits soient soumis au même niveau élevé de surveillance dans toute l'Union européenne. La Commission encourage activement cette coopération en soutenant les activités de groupes de coordination administrative (ADCO) concernant des directives spécifiques et rassemblant des experts en matière de surveillance du marché. Ces groupes permettent aux experts nationaux compétents de se réunir et de coopérer sur des questions pratiques. Ils jouent un rôle fondamental en tant que réseau de coopération pratique: les experts peuvent formuler et partager des avis sur les problèmes liés à la mise en œuvre de la directive, échanger des informations et améliorer la coopération de manière très concrète.

Pour en savoir plus sur la surveillance du marché, voir le chapitre 8 du guide relatif à la mise en application des directives reposant sur la nouvelle approche et l'approche globale.

Article 2, paragraphe 2

2. Les dispositions de la présente directive n'empêchent pas les États membres d'adopter, dans le respect du traité, des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux qui sont conformes à la présente directive.

Le **paragraphe 2** établit clairement que la directive laisse aux États membres le soin d'adopter, dans le respect du traité, des dispositions concernant la navigation — autrement dit, des réglementations relatives à l'utilisation des bateaux — afin de protéger

l'environnement ainsi que la configuration et la sécurité des voies navigables.

Pendant, l'objectif d'établir un marché unique, visé par la directive, n'en est pas pour autant menacé, car ces réglementations nationales ne peuvent pas exiger que des modifications soient apportées aux bateaux qui sont conformes à la directive. En outre, les réglementations nationales ne doivent pas non plus entraîner des distorsions au niveau des informations accessibles aux consommateurs sur les aspects techniques ou la sécurité, liées au respect de la directive (catégorie de conception, capacité de charge, etc.).

Ces règles de navigation peuvent concerner notamment la limitation de la vitesse dans certaines zones sensibles ou soumises à des restrictions, l'autorisation ou l'interdiction de naviguer sur certains canaux en fonction des dimensions du bateau, la visibilité la nuit dans certaines zones locales, les problèmes de pollution aquatique et atmosphérique sur certaines voies navigables, les problèmes de bruit, etc.

Article 3: exigences essentielles

Article 3

Les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, doivent satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, de santé, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs définies à l'annexe I.

Les exigences essentielles énumérées à l'annexe I, auxquelles les produits entrant dans le champ d'application de la directive doivent satisfaire, relèvent des quatre domaines indiqués à l'article 95, paragraphe 3, du traité instituant la Communauté européenne, à savoir:

- la sécurité;
- la santé;
- la protection de l'environnement;
- la protection des consommateurs.

En ce qui concerne la construction de bateaux de plaisance, il est clair que les notions de santé et de sécurité sont liées lorsqu'on envisage les choses du point de vue des conséquences possibles d'une défaillance en cours d'utilisation.

La notion de protection de l'environnement est incluse, parce que cet aspect doit être pris en compte dès le stade de la conception pour certaines embarcations.

La notion de protection des consommateurs ne s'applique pas seulement aux utilisateurs du bateau, mais aussi aux usagers des voies navigables où le bateau est utilisé.

Article 4: libre circulation des produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1

L'article 4 instaure la libre circulation sur le marché unique pour les produits suivants:

- les bateaux de plaisance;
- les bateaux partiellement achevés;
- les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II.

Pour bien comprendre la portée de cet article, il est nécessaire d'expliquer les notions suivantes ⁽³⁾:

i) Mise sur le marché

On entend par «mise sur le marché» la première mise à disposition, contre paiement ou gratuitement, sur le marché de l'EEE d'un produit visé par la directive pour qu'il y soit distribué ou utilisé.

La notion de «mise sur le marché» détermine le moment où un produit visé par la directive

passé pour la première fois du stade de la fabrication à celui de sa présence sur le marché de l'EEE, ou du stade de son importation d'un pays tiers à celui de sa distribution et/ou de son utilisation dans l'EEE. Comme la notion de «mise sur le marché» ne vise que la première fois où un produit est mis à disposition sur le marché de l'EEE en vue d'être distribué ou utilisé dans la Communauté, la directive ne s'applique qu'à des produits nouveaux fabriqués dans l'EEE, ou à des produits nouveaux ou d'occasion importés d'un pays tiers. Les bateaux qui ne rentrent pas dans le champ d'application de la directive parce qu'ils ont été conçus et construits à l'origine à d'autres fins que des fins sportives et de loisirs, mais qui sont ensuite mis à disposition sur le marché à de telles fins, sont également couverts par la directive.

La notion de mise sur le marché s'applique à chaque produit individuel qui a une existence matérielle et est achevé (à l'exception de ceux visés spécifiquement dans la directive) et qui entre dans le champ d'application de la directive, indépendamment de l'endroit ou du moment où il a été fabriqué ou du fait qu'il ait été fabriqué à l'unité ou en série.

La notion de mise sur le marché doit être clairement distinguée de celle de vente. La mise sur le marché se rapporte à la disponibilité matérielle du produit indépendamment de la nature juridique du transfert (prêt, don, vente ou location). Ainsi, les produits du stock du fabricant, indépendamment de l'endroit où ils sont stockés après le 16 juin 1998, en l'absence de tout transfert (voir la définition de «mise à disposition»), devront satisfaire aux exigences de la directive lorsqu'ils seront mis sur le marché.

ii) Mise à disposition

La «mise à disposition» désigne le transfert d'un produit.

Par «transfert du produit», on entend:

- soit le transfert de propriété;
- soit la cession matérielle du produit par:

⁽³⁾ Pour en savoir plus, voir également le guide relatif à la mise en application des directives reposant sur la nouvelle approche et l'approche globale dont il a été fait mention dans l'avant-propos.

- le fabricant/constructeur;
- le mandataire du fabricant/constructeur dans l'EEE
- i) à l'importateur établi dans l'EEE, ou
- ii) à la personne chargée de distribuer le produit sur le marché de l'EEE, ou
- iii) à l'utilisateur final.

Le produit est considéré comme ayant été transféré lorsque soit la cession matérielle soit le transfert de propriété a eu lieu. Le transfert peut être à titre onéreux ou à titre gratuit et peut reposer sur tout type d'instrument juridique (vente, prêt, location, location-bail ou don).

Le produit doit satisfaire aux exigences de la directive au moment du transfert.

iii) Mise en service

On entend par «mise en service» la première utilisation d'un produit visé par la directive sur le territoire de l'EEE par son utilisateur final.

Un produit qui est prêt à être utilisé au moment de sa mise sur le marché, qui ne doit pas être assemblé et dont l'intégrité ou le comportement ne saurait être modifié du fait de sa distribution ou de son transport, est considéré être mis en service au moment de sa mise sur le marché. Ce qui précède ne s'applique pas lorsqu'il est raisonnablement possible de déterminer le moment où le bateau a été utilisé pour la première fois aux fins auxquelles il est destiné, où il a été mis à flot, où il est devenu utilisable, etc.

Lorsqu'un produit est fabriqué/constructeur ou importé d'un pays tiers pour l'utilisation personnelle du fabricant/constructeur ou de l'importateur, les notions de mise sur le marché et de mise en service se confondent. L'obligation de satisfaire aux exigences de la directive prend effet au moment de la première utilisation.

La libre circulation des produits entrant dans le champ d'application de la directive est

garantie par les États membres lorsque les produits portent le marquage «CE», qui indique qu'ils sont conformes à toutes les dispositions de la directive, y compris celles qui concernent les procédures d'évaluation de la conformité. Cette disposition ne porte pas atteinte aux droits des États membres prévus à l'article 7.

iv) Fabricant/constructeur

Sont considérées comme fabricants/constructeurs:

- la ou les personnes responsables de la conception et de la construction d'un produit visé par la directive et destiné à être mis sur le marché de l'EEE en leur nom;
- la ou les personnes responsables des travaux de «reconstruction» ou de transformation d'un bateau ou d'un produit visé par la directive, et fabriquant ainsi un produit «quasi neuf» en vue de le mettre sur le marché de l'EEE;
- la ou les personnes assumant la responsabilité d'apprécier la conception, la construction et les modifications nécessaires des produits d'occasion provenant d'un pays tiers qui sont visés par la directive. Cette appréciation, qui concerne la conformité aux exigences essentielles de la directive, fait intervenir les procédures nécessaires à l'évaluation de la conformité. Cela s'explique par le fait que, dans le cas des importations en provenance des pays tiers, la directive doit être appliquée tant aux produits neufs qu'aux produits déjà utilisés.

Le fabricant/constructeur peut être établi dans l'EEE ou ailleurs. Dans les deux cas, il peut désigner un mandataire chargé d'agir en son nom qui, lui, doit être établi dans l'EEE.

Commentaires

Le fabricant a la responsabilité de veiller à ce que le produit visé par la directive soit conçu et construit conformément aux exigences

essentielles de la directive et que les procédures d'évaluation de la conformité soient appliquées (déclaration de conformité, certification, apposition du marquage «CE»).

Le fabricant/constructeur peut sous-traiter certaines opérations de fabrication, y compris les travaux de conception, si c'est lui qui assure la fabrication matérielle du produit, ou la fabrication si c'est lui qui se charge de la conception. Il doit cependant, dans les deux cas, conserver la maîtrise et la responsabilité d'ensemble des travaux. Il peut également utiliser des éléments ou des composants finis, portant ou non le marquage «CE», pendant le processus de fabrication, sans que cela le décharge de sa responsabilité de fabricant.

Dans le cadre de la responsabilité du fabricant, on entend par «reconstruction» ou transformation d'un bateau (ou d'un élément) une opération qui a pour effet de modifier le bateau dans une mesure telle que les facteurs à prendre en considération pour évaluer la conformité avec les exigences essentielles ne sont plus les mêmes que ceux qui ont servi pour le bateau dans son état originel. Tel serait le cas, par exemple, lorsque les caractéristiques de stabilité et de flottabilité du bateau seraient changées par une extension de l'habitacle ou un renforcement du gréement. De telles modifications auraient pour conséquence que le «nouveau» bateau se présenterait sous une configuration globale nouvelle entraînant des risques nouveaux. De ce point de vue, un bateau portant le marquage «CE» qui est transformé de cette manière dans un pays tiers doit, après transformation, être encore conforme à la directive pour pouvoir être mis sur le marché ou mis en service dans l'EEE.

v) Mandataire

Le mandataire est une personne désignée par le fabricant/constructeur pour agir en son nom dans l'accomplissement de certaines tâches imposées par la directive, qui lui ont été déléguées par le fabricant/constructeur.

Tout mandataire désigné par le fabricant/constructeur doit être établi sur le

territoire de l'EEE pour pouvoir agir au nom de celui-ci dans le cadre de la directive. Le fabricant/constructeur doit remettre à son mandataire une procuration lui permettant d'agir en son nom. Cette procuration doit énumérer les tâches qui sont déléguées au mandataire. Cependant, conformément au chapitre 3.2 du guide relatif à la mise en application des directives reposant sur la nouvelle approche et l'approche globale, un fabricant/constructeur établi en dehors de la Communauté n'est pas tenu d'avoir un mandataire à l'intérieur de celle-ci.

Commentaire

Le mandataire peut, par exemple, être désigné pour entreprendre les essais prescrits sur le territoire de l'EEE, établir la déclaration de conformité, apposer le marquage «CE» et tenir la déclaration de conformité ainsi que les dossiers techniques à la disposition des autorités compétentes.

vi) Importateur

Le terme «importateur» n'est pas utilisé de façon explicite dans la directive. Il convient cependant de le définir pour en clarifier le sens exact et éviter qu'il soit confondu avec celui de «mandataire», car ces deux termes sont souvent jugés interchangeable.

L'importateur est la personne qui met sur le marché de l'EEE et met en service un produit visé par la directive et importé d'un pays tiers.

À la différence du mandataire, l'importateur n'entretient aucun rapport privilégié avec le fabricant/constructeur établi dans le pays tiers.

Commentaire

Un propriétaire qui achète un bateau (neuf ou d'occasion) dans un pays tiers et le conduit dans un port de l'EEE, ou qui ramène un bateau sur le territoire de l'EEE, est considéré être un importateur, sauf si le bateau a été mis sur le marché communautaire ou a été mis en service dans la Communauté avant le 16 juin 1998. Au moment de sa mise en service, les dispositions de la directive lui deviennent

applicables en tant que «bateau d'occasion importé d'un pays tiers». La seule exemption à cette règle concerne les bateaux conçus avant 1950. En outre, les usages et les exigences nationales de l'État membre d'importation en matière de navigation seront également applicables.

Article 4, paragraphe 1

1. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et la mise en service sur leur territoire des bateaux de plaisance portant le marquage «CE» visé à l'annexe IV qui indique qu'ils sont conformes à toutes les dispositions de la présente directive, y compris les procédures de conformité visées au chapitre II.

Article 4, paragraphe 2

2. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de bateaux partiellement achevés lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté ou la personne responsable de la mise sur le marché déclare, conformément à l'annexe III, point a), qu'ils sont destinés à être achevés par d'autres.

Article 4, paragraphe 3

3. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et la mise en service des éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II et portant le marquage «CE» visé à l'annexe IV qui indique qu'ils sont conformes aux exigences essentielles pertinentes, lorsque ces éléments ou pièces d'équipement sont destinés à être incorporés dans les bateaux de plaisance, conformément à la déclaration visée à l'annexe III, point b), du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou, dans le cas d'importations en provenance de pays tiers, de toute personne qui met sur le marché communautaire ces éléments ou pièces d'équipement.

Les **paragraphes 2 et 3** assurent la libre circulation:

- des bateaux partiellement achevés;
- des éléments et pièces d'équipement.

Les bateaux partiellement achevés ne peuvent recevoir le marquage «CE», puisque, par définition, ils ne peuvent satisfaire à toutes les exigences essentielles applicables de la directive, mais font l'objet d'une déclaration du constructeur (annexe III, point a). En ce qui concerne les bateaux conçus pour être utilisés avec un moteur hors-bord ou prévus pour être équipés d'un tel moteur, on se reportera aux exigences de l'annexe XV en matière de déclaration de conformité.

Les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II reçoivent le marquage «CE» et font également l'objet d'une déclaration de conformité (annexe XV) de leur fabricant. Lorsqu'ils sont destinés à être incorporés dans les bateaux de plaisance, ils sont soumis à une déclaration au titre de l'annexe III, point b).

Article 4, paragraphe 4

4. Les États membres ne font pas obstacle, notamment lors de salons, d'expositions et de démonstrations, à la présentation des produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, qui ne sont pas conformes à la présente directive pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne peuvent être mis sur le marché ni mis en service avant leur mise en conformité.

Le **paragraphe 4** concerne la présentation, dans le cadre d'expositions, de produits qui ne satisfont pas à la directive.

Les bateaux et les éléments ou pièces d'équipement exposés lors d'un salon nautique ne doivent pas nécessairement satisfaire aux exigences de la directive, même depuis le 16 juin 1998. L'exposition d'un bateau ou d'un élément ou pièce d'équipement à un salon nautique, même s'il s'agit d'une foire commerciale, ne constitue pas une «mise sur le marché». Cependant, lorsqu'un bateau, un élément ou une pièce d'équipement ne satisfait pas pleinement aux exigences de la directive, ce fait doit être affiché clairement à côté du produit exposé.

Le fait d'exiger que tous les bateaux ou tous les éléments et pièces d'équipement exposés satisfassent aux exigences de la directive reviendrait à interdire aux fabricants ou aux

constructeurs de présenter des maquettes ou des prototypes. Ce serait priver les visiteurs du plaisir de voir des bateaux ou des éléments qui annoncent l'avenir, et empêcher les constructeurs de montrer des modèles nouveaux qui suscitent l'intérêt.

Un bateau, un élément ou une pièce d'équipement visé par la directive qui est offert à la vente dans un catalogue par le fabricant/constructeur, par son mandataire dans l'EEE ou par l'importateur, est réputé ne pas être mis sur le marché tant qu'il n'a pas été mis à disposition pour la première fois. C'est pourquoi les produits offerts dans un catalogue ne doivent pas satisfaire aux exigences de la directive, mais ce fait doit être clairement indiqué dans le catalogue.

Article 4, paragraphe 5

5. Lorsque les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, font l'objet d'autres directives portant sur d'autres aspects et prévoyant l'apposition du marquage «CE», celui-ci indique que ces produits satisfont également aux dispositions de ces autres directives. Toutefois, si une ou plusieurs de ces directives laissent le choix au fabricant, pendant une période transitoire, du régime à appliquer, le marquage «CE» indique que les produits satisfont aux dispositions des seules directives appliquées par le fabricant. Dans ce cas, les références de ces directives, telles que publiées au Journal officiel de l'Union européenne, doivent être indiquées sur les documents, notices ou instructions requis par ces directives et accompagnant ces produits.

Le **paragraphe 5** renvoie aux dispositions qui doivent être appliquées lorsque les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, font l'objet d'autres directives portant sur d'autres aspects et prévoyant l'apposition du marquage «CE».

vii) Application de la directive relative aux machines (directive «Machines»)

En ce qui concerne les moteurs in-bord et les moteurs mixtes (*sterndrive*), on peut constater que «les moyens de transport, c'est-à-dire les véhicules et leurs remorques destinés uniquement au transport des personnes dans les airs, sur les réseaux routiers, ferroviaires ou sur l'eau» sont exclus du champ d'application de la législation communautaire relative aux

machines (article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 89/392/CEE tel que modifié par la directive 91/368/CEE). Il ressort de la nature même de la directive que le véhicule lui-même et le moteur qui y est incorporé sont exclus, si bien qu'il faut en conclure que les moteurs in-bord et les moteurs mixtes sont uniquement soumis aux exigences essentielles de la directive sur les bateaux de plaisance, notamment celles indiquées aux points 2.5, 4, 5.1.1, 5.1.2 et 5.1.3 de l'annexe I.

Les moteurs hors-bord, quant à eux, sont soumis aux exigences essentielles de la directive sur les bateaux de plaisance, notamment celles indiquées aux points 2.5, 4, et 5.1.4 de l'annexe I.

Il faut en outre tenir compte de l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive relative aux machines:

«Lorsque, pour une machine, les risques visés dans la présente directive sont couverts, en tout ou en partie, par des directives communautaires spécifiques, la présente directive ne s'applique pas ou cesse de s'appliquer pour ces machines et pour ces risques dès l'entrée en vigueur de ces directives spécifiques.»

Les risques visés par les exigences essentielles de la directive sur les bateaux de plaisance qui se rapportent aux moteurs hors-bord (points 2.5, 4 et 5.1.4 de l'annexe I) sont ceux qui concernent leur installation et leur mise en service sur les bateaux de plaisance. Ces risques ne sont pas les mêmes que ceux qui sont liés à la conception et à la construction des moteurs hors-bord, qui peuvent être mis sur le marché et mis en service indépendamment des bateaux de plaisance sur lesquels ils sont placés sans y être installés à demeure.

Dans ces conditions, les moteurs hors-bord sont soumis:

- aux exigences essentielles de la directive sur les bateaux de plaisance, notamment à celles indiquées aux points 2.5, 4, et 5.1.4 de l'annexe I;
- aux exigences essentielles de sécurité et de santé de la directive sur les machines.

Dans ce contexte, le marquage «CE» doit être apposé sur les moteurs hors-bord lorsqu'ils sont mis sur le marché.

viii) *Résumé concernant l'application de la directive après le 16 juin 1998*

Les exigences de la présente directive s'appliquent:

À tous les bateaux neufs mis sur le marché dans l'EEE

- Un bateau construit en vue d'être mis sur le marché ou mis en service sur le territoire de l'EEE doit être conforme à la directive et donc porter le marquage «CE».
- Tel est également le cas des bateaux résultant de l'achèvement de bateaux partiellement achevés, réalisés à l'intérieur ou à l'extérieur de l'EEE. Dans ce cas, c'est la date d'achèvement du bateau qui prévaut, et non la date de fabrication du bateau partiellement achevé.
- En ce qui concerne les bateaux en kit, les exigences de la directive s'appliquent à tous les kits mis sur le marché après le 16 juin 1998 qui contiennent toutes les parties nécessaires pour assembler le bateau en conformité avec la directive. Les kits qui ne contiennent pas toutes les parties nécessaires pour satisfaire à toutes les exigences essentielles de la directive sont assimilés à des bateaux partiellement achevés et relèvent donc de l'annexe III.

À tous les bateaux provenant des pays tiers qui sont mis sur le marché dans l'EEE

- Un bateau construit dans un pays tiers doit être conforme à la directive et donc porter le marquage «CE» lorsqu'il est mis sur le marché dans l'EEE après le 16 juin 1998, indépendamment du fait qu'il soit mis en service ou non.
- Un bateau construit dans un pays tiers et placé pour la première fois sur le marché de l'EEE comme «bateau d'occasion» doit satisfaire aux exigences de la directive.

NB:

La Suisse, bien que membre de l'AELE, n'est pas partie contractante de l'accord EEE; les bateaux neufs et d'occasion de ce pays proviennent donc de l'extérieur de l'EEE. Il convient de remarquer que la Suisse a, dans

une très large mesure, incorporé les dispositions de la directive dans sa législation nationale, lors de la révision de janvier 2000 de l'«Ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses» (ONI, RS 747.201.1).

À tous les bateaux mis pour la première fois en service dans l'EEE

- Tous les bateaux mis pour la première fois en service dans les eaux territoriales de l'EEE sans avoir été préalablement mis sur le marché sont soumis aux exigences de la directive.
- Un propriétaire qui, après avoir acheté un bateau neuf ou d'occasion dans un pays tiers, le fait entrer dans l'EEE par quelque moyen que ce soit et le met pour la première fois en service dans l'EEE, est soumis aux exigences de la directive.
- En outre, les bateaux d'occasion originaires d'un pays tiers qui sont mis en service pour la première fois sur le territoire de l'EEE entrent également dans le champ d'application de la directive, sauf s'il s'agit de bateaux initialement mis sur le marché dans l'EEE. Cela signifie que le propriétaire d'un bateau originaire d'un pays tiers doit veiller à ce que son bateau soit conforme à la directive au moment où ce dernier est mis pour la première fois en service. Voir aussi l'exclusion prévue pour les bateaux «d'avant 1950» à l'article 1^{er}, point e), et rappelée ci-après.

Aux bateaux partiellement achevés provenant d'un pays tiers qui sont introduits sur le territoire de l'EEE et qui y sont mis sur le marché

- Les bateaux qui sont partiellement achevés à leur entrée dans l'EEE (voir l'annexe 3), et qui sont spécifiquement destinés à être mis individuellement sur le marché, doivent satisfaire aux exigences de la directive qui leur sont applicables au moment de leur entrée.

Aux bateaux qui se trouvent déjà sur le territoire de l'EEE et qui sont transformés en bateaux de plaisance après avoir été utilisés à d'autres fins

Par exemple les bateaux expérimentaux, les bateaux de compétition, les anciens navires commerciaux.

Les bateaux construits pour utilisation personnelle qui sont mis sur le marché dans les cinq ans qui suivent leur première mise en service

Les exigences de la directive ne s'appliquent pas:

Aux bateaux qui se trouvent déjà sur le territoire de l'EEE

- La directive ne contient aucune disposition rétroactive, si bien que les bateaux déjà en service (déjà utilisés) dans l'EEE n'entrent pas dans son champ d'application, quel que soit le pays où ils ont été construits. Dans ce cas, la mise sur le marché est réputée avoir été effectuée.

Aux bateaux partiellement achevés qui sont introduits dans l'EEE pour y être achevés

- Les bateaux qui sont partiellement achevés à leur entrée dans l'EEE, mais ne sont pas mis sur le marché de l'EEE et sont spécifiquement destinés à être achevés par une autre partie qui sera réputée être le constructeur, ne doivent pas satisfaire aux exigences de la directive qui leur sont applicables au moment de leur entrée.

NB:

On considère qu'il n'y a pas eu de mise sur le marché lorsqu'un produit est transféré chez un fabricant ou un constructeur chargé de poursuivre le processus de fabrication (par exemple en transformant le produit, en l'intégrant dans un autre produit ou en y apposant sa propre marque).

Aux bateaux qui sont déjà présents dans l'EEE et qui y sont mis sur le marché ultérieurement

- Ici encore, on considère que la mise sur le marché et la mise en service de ces bateaux dans l'EEE a déjà eu lieu, et que par conséquent ils sont exclus du champ d'application de la directive (voir le commentaire sur les «bateaux qui se trouvent déjà sur le territoire de l'EEE» ci-dessus).

Aux bateaux neufs originaires d'un pays tiers, destinés à être exportés hors de l'EEE vers un pays tiers, ni aux bateaux exposés à des foires commerciales

- Cela va de soi.

Aux bateaux conçus avant 1950 (où qu'ils aient été construits)

- Ces bateaux sont considérés être des bateaux anciens visés par l'article 1^{er}, paragraphe 3, point e).

Aux copies de bateaux basés sur des modèles d'une conception datant d'avant 1950

- Ces bateaux sont considérés être des bateaux anciens visés par l'article 1^{er}, paragraphe 3, point e).

Aux bateaux de tourisme

- La directive ne vise aucunement à restreindre la libre circulation des personnes. Aussi, les bateaux temporairement mis en services dans l'EEE pour des raisons de tourisme ou de passage n'entrent pas dans le champ d'application de la directive. Ces bateaux doivent cependant se conformer aux usages et aux arrêtés locaux.

Aux bateaux sous le régime du transit (douanier)

La mise sur le marché n'est pas estimée avoir eu lieu lorsqu'un produit n'a pas (encore) été mis en libre pratique par le service des douanes, ou qu'il a été placé sous un autre régime douanier (par exemple transit, mise en entrepôt douanier, admission temporaire), ou qu'il est dans une zone franche ⁽⁴⁾.

Bateaux existants

Plusieurs questions ont été soulevées par les États membres, les milieux économiques concernés et les consommateurs en ce qui concerne la situation des bateaux existants, notamment par rapport aux pays tiers. On trouvera ci-après, comme développement de ce qui précède, un commentaire qui pourra aider à voir plus clair dans la question de l'applicabilité de la directive.

- En ce qui concerne les bateaux construits, mis sur le marché ou mis en service dans un des États membres qui composent actuellement l'EEE avant que la directive ne soit devenue pleinement applicable, ils ne sont pas soumis aux exigences de la directive s'ils sont réintroduits dans l'EEE après le 16 juin 1998. Sur ce point, l'EEE est réputée comprendre non seulement les États membres de l'EEE, mais également leurs territoires d'outre-mer où le traité est applicable (par référence à l'article 299 du traité). La liste de ces pays et territoires figure dans le traité.
- Le fait que la directive s'applique ou non ne dépend pas de l'endroit où le bateau se trouvait le 16 juin 1998, mais bien de l'endroit où il se trouvait auparavant.

⁽⁴⁾ Voir le règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire.

- En gros, on peut dire qu'en ce qui concerne les bateaux d'occasion provenant des pays tiers, la directive ne sera appliquée qu'aux bateaux construits en dehors de l'EEE qui n'ont jamais été vendus ou utilisés précédemment dans l'EEE.

Autrement dit, les exigences de la directive peuvent ne pas être applicables lorsqu'un propriétaire «fait revenir un bateau existant dans l'EEE». Elles le sont cependant dans le cas d'une «première mise sur le marché ou d'une première mise en service d'un bateau existant dans l'EEE». Cette approche a été exposée dans ses grandes lignes à toutes les parties représentées dans les différents comités et correspond aux principes des autres directives «Nouvelle approche» et d'autres documents de la Commission.

Article 5: preuve de la conformité

Article 5

Les États membres présument conformes aux exigences essentielles visées à l'article 3 les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, qui satisfont aux normes nationales correspondantes adoptées conformément aux normes harmonisées dont les numéros de référence ont été publiés au Journal officiel de l'Union européenne; les États membres publient les numéros de référence de ces normes nationales.

Cet article contient trois éléments importants dans l'économie de la directive sur les bateaux de plaisance:

- la présomption de conformité;
- les exigences essentielles;
- les normes harmonisées.

Ces éléments sont étroitement liés.

Les produits couverts par la directive doivent satisfaire aux exigences essentielles visées à l'article 3 et énumérées à l'annexe I. L'application par un fabricant/constructeur d'une norme harmonisée pour satisfaire aux exigences essentielles confère une présomption de conformité. Cependant, l'application

d'une norme harmonisée reste volontaire et n'est pas le seul moyen disponible pour démontrer la conformité aux exigences essentielles. Le fabricant/constructeur peut choisir ou non de se référer à des normes harmonisées, pour autant que son produit réponde aux exigences essentielles. Cependant, s'il décide de ne pas suivre une norme harmonisée, il a l'obligation de prouver que son produit satisfait aux exigences essentielles par un autre moyen de son choix (par exemple en se référant à des spécifications techniques existantes). S'il n'applique qu'une partie d'une norme harmonisée ou si la norme harmonisée applicable ne couvre pas la totalité des exigences essentielles, la présomption de conformité n'existe que dans la mesure où la norme correspond aux exigences essentielles.

Normes harmonisées

En termes très généraux, on peut dire que les normes harmonisées sont des normes européennes adoptées par des organismes européens de normalisation (OEN) et établies selon les orientations générales convenues entre la Commission européenne et les OEN, dans le cadre d'un mandat octroyé par la Commission. Les normes harmonisées sont réputées exister lorsque les OEN présentent formellement à la Commission les normes européennes élaborées ou identifiées conformément au mandat. Même si les normes européennes sont considérées comme harmonisées avant que leurs références ne soient publiées au Journal officiel, c'est bel et bien cette publication qui établit la présomption de conformité aux exigences essentielles de la directive.

Dans le cadre de leurs activités de surveillance du marché, les États membres contrôlent que les normes harmonisées répondent entièrement aux exigences essentielles et, conformément à l'article 6, paragraphe 1, saisissent le comité institué par la directive 83/189/CE lorsqu'ils estiment que tel n'est pas le cas.

Les normes européennes sont des spécifications techniques approuvées par un des organismes européens de normalisation (CEN, Cenelec et ETSI) pour application répétée ou continue. En ce qui concerne la directive sur

les bateaux de plaisance, un seul mandat a été octroyé au CEN ⁽⁵⁾; il prévoit une coopération avec le Cenelec ⁽⁶⁾ si nécessaire.

Les normes énumérées à l'appendice 3 sont les normes harmonisées au titre de la directive sur les bateaux de plaisance.

Les organismes européens de normalisation n'élaborent pas nécessairement des normes nouvelles, mais peuvent déterminer les normes existantes qui, le cas échéant après modification, répondent au cahier des charges du mandat. Ces normes existantes peuvent être des spécifications techniques internationales, nationales ou sectorielles. En ce qui concerne la préparation des normes qui font l'objet d'un mandat de normalisation, c'est à l'organisme de normalisation qu'il incombe d'élaborer la norme et d'organiser les comités techniques chargés de trouver les solutions techniques.

Les aspects techniques des normes sont mis au point par des experts dans des «groupes de travail» désignés à cet effet. Une fois terminé, le texte est soumis à une enquête publique et tous les commentaires reçus sont analysés. Après adoption par les organismes nationaux de normalisation, l'organisme européen de normalisation ratifie le texte et en transmet les références à la Commission pour publication.

Une des caractéristiques essentielles des normes harmonisées, qui les distingue des normes européennes ordinaires, c'est que leur contenu doit répondre aux exigences essentielles de la directive pour laquelle «elles sont harmonisées».

C'est au consultant du CEN qu'il appartient d'examiner le contenu au regard des exigences essentielles et de distinguer, par l'utilisation d'annexes appropriées, les chapitres qui ne s'appliquent pas aux exigences essentielles de la directive.

Enfin, une fois que la norme a été élaborée, adoptée et vérifiée, l'organisme de normalisa-

tion en transmet le titre et la référence à la Commission qui en assure la publication au Journal officiel.

Des normes sont considérées comme harmonisées au sens de la nouvelle approche lorsque les organismes européens de normalisation présentent officiellement à la Commission les normes européennes élaborées ou identifiées conformément au mandat. Les États membres doivent alors transposer la norme au niveau national, où elle vient se substituer éventuellement aux normes nationales existantes. La conformité à une norme nationale qui transpose une norme harmonisée dont la référence a été publiée confère une présomption de conformité aux exigences essentielles de la directive «Nouvelle approche» couvertes par cette norme.

Article 6: suivi de la liste des normes

Article 6, paragraphe 1

1. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que les normes harmonisées visées à l'article 5 ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles visées à l'article 3, la Commission ou l'État membre saisit le comité institué par la directive 83/189/CEE en exposant ses raisons. Le comité émet un avis d'urgence.

Compte tenu de l'avis du comité, la Commission notifie aux États membres si les normes concernées doivent être retirées ou non des publications visées à l'article 5.

Ce premier paragraphe établit la procédure de consultation du comité institué par la directive 83/189/CEE.

Article 6, paragraphe 2

2. La Commission peut arrêter toute mesure appropriée en vue d'assurer l'application pratique et uniforme de la présente directive selon la procédure prévue au paragraphe 3.

Article 6, paragraphe 3

3. La Commission est assistée par un comité permanent, ci-après dénommé «comité».

Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision

⁽⁵⁾ CEN: Comité européen de normalisation.

⁽⁶⁾ Cenelec: Comité européen de normalisation électrotechnique.

1999/468/CE () s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.*

Le comité permanent adopte son règlement intérieur.

Article 6, paragraphe 4

4. Le comité permanent peut en outre examiner toute question relative à l'application de la présente directive et évoquée par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande d'un État membre.

Les paragraphes 2, 3 et 4:

- habilite la Commission à arrêter toute mesure appropriée pour veiller à ce que la directive soit appliquée d'une façon uniforme dans la pratique;
- instituent un comité consultatif permanent chargé d'émettre des avis sur les projets des mesures à prendre. Le président, qui est un représentant de la Commission, présente ces projets, et les soumet le cas échéant à un vote.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis et informe le comité de la façon dont elle l'a fait.

Le comité peut en outre examiner d'autres questions qui ne se rapportent pas à l'adoption des mesures.

Article 7: clause de sauvegarde

Cet article établit la clause de sauvegarde, qui permet aux États membres de prendre temporairement des mesures de sauvegarde allant à l'encontre de la libre circulation des produits prévue à l'article 4.

(*) Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

Article 7, paragraphe 1

1. Lorsqu'un État membre constate que des bateaux de plaisance ou des éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II, portant le marquage «CE» prévu à l'annexe IV, lorsqu'ils sont correctement construits, installés et entretenus et utilisés conformément à leur destination, risquent de mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens ou l'environnement, il prend toutes les mesures provisoires utiles pour retirer ces produits du marché ou interdire ou restreindre leur mise sur le marché ou leur mise en service.

L'État membre informe immédiatement la Commission de ces mesures et indique les raisons de sa décision si, en particulier, la non-conformité résulte:

- a) *du non-respect des exigences essentielles visées à l'article 3;*
- b) *d'une mauvaise application des normes visées à l'article 5 pour autant que l'application de ces normes soit invoquée;*
- c) *d'une lacune dans les normes visées à l'article 5 elles-mêmes.*

Un État membre qui invoque la clause de sauvegarde à l'encontre de produits portant le marquage «CE» et utilisés conformément à leur destination doit en informer la Commission en précisant que le risque pour la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement est dû:

- a) *au non-respect des exigences essentielles. L'attention est attirée à cet égard sur le texte du premier paragraphe du point 2 de l'annexe I (exigences essentielles): «Les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, doivent être conformes aux exigences essentielles dans la mesure où celles-ci leur sont applicables»;*
- b) *à une mauvaise application des normes visées à l'article 5 pour autant que l'application de ces normes soit invoquée. Cette possibilité concerne plus spécialement les embarcations de la catégorie C (catégorie de conception «à proximité de la côte») d'une longueur de 2,5 à 12 mètres, pour lesquelles la déclaration de conformité aux normes harmonisées concernant:*

— la stabilité et le franc-bord (exigence essentielle 3.2), et

— la flottabilité (exigence essentielle 3.3),

peut être faite par le fabricant au moyen du module A (contrôle interne de la fabrication), sans l'intervention d'un tiers;

c) à une lacune dans les normes visées à l'article 5 elles-mêmes.

La procédure décrite dans les commentaires de l'article 5 a été étendue précisément pour tenter d'éviter ces lacunes.

Article 7, paragraphe 2

2. La Commission consulte les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation:

— *que les mesures sont justifiées, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative, ainsi que les autres États membres; au cas où la décision visée au paragraphe 1 est motivée par une lacune des normes, la Commission, après consultation des parties concernées, saisit le comité visé à l'article 6, paragraphe 1, dans un délai de deux mois si l'État membre ayant pris la décision entend la maintenir, et elle entame la procédure prévue à l'article 6, paragraphe 1;*

— *que les mesures sont injustifiées, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.*

Article 7, paragraphe 3

3. Lorsqu'un élément ou une pièce d'équipement visé à l'annexe II ou un bateau porte, sans être conforme, le marquage «CE», les mesures appropriées sont prises par l'État membre ayant autorité sur celui qui a apposé le marquage; cet État membre en informe la Commission et les autres États membres.

Article 7, paragraphe 4

4. La Commission s'assure que les États membres sont tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

Il est évident que ces mesures de sauvegarde s'appliquent uniquement aux produits portant le marquage «CE» et utilisés conformément à leur destination, puisque, par définition, les autres produits ne peuvent pas être mis sur le marché ni mis en service.

Le **paragraphe 2** décrit les étapes ultérieures de la procédure:

a) la Commission consulte les parties concernées dans les plus brefs délais, notamment par l'intermédiaire du comité permanent prévu à l'article 6, paragraphe 3. Le président, qui représente la Commission, soumet au comité permanent un projet des mesures à prendre, sur lequel le comité doit émettre un avis. Il s'agira:

— soit de la confirmation de la mesure de sauvegarde prise par l'État membre, et donc de son extension sur tout le territoire de la Communauté pour une durée à convenir si la mesure est jugée justifiée;

— soit d'une invitation adressée à l'État membre concerné pour qu'il lève la mesure de sauvegarde si celle-ci est jugée injustifiée;

— soit d'une autre solution visant à assurer une application pratique uniforme de la directive, comme la Commission en a la charge;

b) au cas où la mesure de sauvegarde est motivée par une lacune des normes, la Commission, après consultation du comité permanent, consulte également le comité institué par la directive 83/189/CEE avant d'informer les États membres d'un possible retrait des normes concernées de la liste des titres de normes publiés au Journal officiel.

L'article 7, paragraphe 3, confirme que la surveillance du marché relève de la compétence des autorités nationales, qui doivent prendre les mesures appropriées à l'encontre de quiconque appose à tort le marquage «CE». La Commission en est informée, et elle en informe à son tour les États membres.

Chapitre 2: évaluation de la conformité

Article 8: choix des modules

Article 8, paragraphe 1

Avant de produire et de mettre sur le marché les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté applique, pour les catégories de conception des bateaux A, B, C et D, visées à l'annexe I, point 1, les procédures indiquées ci-après.

1) Pour les catégories A et B:

- pour les bateaux dont la coque a moins de 12 mètres de long: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI;
- pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen «CE de type» (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visé à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + F, ou G, ou H.

2) Pour la catégorie C:

a) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres:

- en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V;

- en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI;

- b) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen «CE de type» (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visé à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + F, ou G, ou H.

3) Pour la catégorie D:

- pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V.

- 4) Pour les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II: l'un des modules suivants: B + C, ou B + D, ou B + F, ou G, ou H.

Le choix des modules a été l'objet de difficiles négociations entre les États membres, et le cadre qui en est sorti est un compromis. Lorsque les modules A ou A bis sont prévus, ce cadre ne permet pas au fabricant ou au constructeur d'en choisir un autre, comportant l'intervention d'un organisme notifié, sous peine de sortir du système réglementaire des modules.

Catégorie de-conception	Module pouvant être choisi	
	$2,5\text{ m} \leq \text{longueur de coque} < 12\text{ m}$	$12\text{ m} \leq \text{longueur de coque} \leq 24\text{ m}$
A «En haute mer»	A bis	
B «Au large»		
C «À proximité de la côte»	Si des normes harmonisées relatives à la stabilité et à la flottabilité sont satisfaites	A
	Si des normes harmonisées relatives à la stabilité et à la flottabilité ne sont pas satisfaites	A bis
D «En eaux protégées»	A	
«Éléments et pièces d'équipement»	B + C ou B + D ou B + F ou G ou H	

Module	Titre	Description
A	Contrôle interne de la fabrication	Évaluation de la conformité et contrôle de la fabrication internes par le constructeur lui-même, qui établit une déclaration écrite de conformité contenant les informations indiquées à l'annexe XV.
A bis	Contrôle interne de la fabrication complété par des essais	Module A complété par des essais de stabilité et de flottabilité effectués sous la responsabilité de l'organisme notifié, qui établit un rapport d'examen.
B	Examen «CE de type»	Procédure par laquelle l'organisme notifié délivre une attestation d'examen CE de type après évaluation d'un exemplaire représentatif de la production au regard des exigences essentielles de sécurité. Ce module ne s'applique qu'à la phase de conception; il doit être suivi par l'application, par le constructeur ou le fabricant, d'un module d'évaluation dans la phase de production.
C	Conformité au type	Procédure par laquelle un constructeur ou fabricant déclare qu'un produit est conforme au type agréé par l'organisme notifié (module B).
D	Assurance de la qualité de la production	En général, constitue le complément du module B. Découle de l'application de la norme d'assurance de la qualité EN ISO 9002 avec la participation d'un organisme notifié chargé d'approuver et de contrôler le système d'assurance de la qualité mis en place par le constructeur ou le fabricant.
F	Vérification sur produits	Complément du module B. Procédure par laquelle les produits sont contrôlés dans la phase de production avec la participation d'un organisme notifié, qui vérifie la conformité au type et délivre une attestation de conformité.
G	Vérification à l'unité	Vérification à l'unité de la conception et de la production de chaque produit sous le contrôle d'un organisme notifié, qui établit une attestation de conformité.
H	Assurance qualité complète	Découle de l'application de la norme d'assurance de la qualité EN ISO 9001 avec l'intervention d'un organisme notifié chargé d'approuver et de contrôler le système d'assurance de la qualité mis en place par le constructeur ou le fabricant.

Directive/domaine réglementaire	Domaine d'initiative privée
Évaluation de la conformité suivant la procédure du module approprié	Évaluation de la conformité suivant une procédure convenue entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme de certification (les principes établis dans un module peuvent être utilisés)
Organisme notifié	Organisme de certification (qui peut être un organisme notifié)
Marquage «CE»	Logos et marquages privés
Toujours OBLIGATOIRE	Toujours FACULTATIVE

L'application des procédures d'évaluation de la conformité prévues dans le module requis, et en particulier l'apposition du marquage «CE», doit avoir lieu avant la mise sur le marché.

La portée des modules étant définie dans les annexes V à XII de la directive, on se contentera d'en rappeler brièvement les caractéristiques dans le tableau figurant à la page précédente.

Le fabricant ou le constructeur est libre d'appliquer à titre complémentaire, pour des raisons commerciales, une autre procédure d'évaluation ou de certification que celle prescrite, par exemple celle d'un module différent de celui qui est prévu. L'organisme de certification auquel il est fait appel peut alors procéder à la certification en son nom propre et non sous le couvert d'une certification CE.

Tant que l'éventail des modules prévu dans la directive n'aura pas changé, les fabricants (les constructeurs), dans le domaine réglementaire, devront se limiter aux possibilités rappelées ci-dessus.

Article 9: organismes notifiés

Article 9, paragraphe 1

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes qu'ils ont désignés pour effectuer les tâches se rapportant aux procédures d'évaluation de la conformité visées à l'article 8 ainsi que les tâches spécifiques pour lesquelles ces organismes ont été désignés et les numéros d'identification que la Commission leur a au préalable attribués.

La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne une liste des organismes notifiés comprenant les numéros d'identification qu'elle leur a attribués ainsi que les tâches pour lesquelles ils ont été notifiés. La Commission assure la mise à jour de cette liste.

Le **paragraphe 1** prévoit que les États membres doivent notifier à la Commission le nom des organismes qu'ils ont désignés pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité. Ils doivent également indiquer le domaine spécifique pour lequel l'organisme a été désigné.

L'appendice 4 contient une liste non exhaustive des organismes notifiés au titre de la directive sur les bateaux de plaisance, avec l'indication des modules d'évaluation de la conformité qu'ils sont habilités à appliquer. Cette liste correspond à la situation au moment de la mise sous presse, mais il est rappelé que les États membres peuvent conférer ou retirer la qualité d'organisme notifié à tout moment.

Pour davantage d'informations sur les principes de la notification, la procédure à suivre et les responsabilités générales des organismes notifiés, voir le guide relatif à la mise en application des directives reposant sur la nouvelle approche et l'approche globale («Livre bleu»). Ce guide peut être téléchargé sur le site de la DG «Entreprises» sur Europa, à l'adresse suivante:

<http://europa.eu.int/comm/entreprise/newapproach/legislation/guide/legislation.htm>

Article 9, paragraphe 2

2. Les États membres appliquent les critères prévus à l'annexe XIV pour l'évaluation des

organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes harmonisées pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

Article 9, paragraphe 3

3. Un État membre retire l'agrément qu'il a donné à un tel organisme s'il constate que ce

dernier ne satisfait plus aux critères prévus à l'annexe XIV. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

Les **paragraphe 2 et 3** concernent les critères servant à évaluer les organismes qui doivent être notifiés (annexe XIV) et la possibilité de retirer un agrément.

Chapitre 3: marquage attestant la conformité

Article 10: marquage «CE»

Article 10, paragraphe 1

1. Les bateaux de plaisance ainsi que les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'article 3 doivent porter le marquage «CE» de conformité lors de leur mise sur le marché.

Article 10, paragraphe 2

2. Le marquage «CE» de conformité, tel que reproduit à l'annexe IV, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur le bateau de plaisance comme indiqué au point 2.2 de l'annexe I, ainsi que sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage.

Le marquage «CE» doit être accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié chargé de la mise en œuvre des procédures visées aux annexes VI, IX, X, XI et XII.

Lorsqu'ils sont mis sur le marché, les bateaux de plaisance doivent être munis de la plaque du constructeur portant le marquage «CE» et les autres indications mentionnées dans l'exigence essentielle 2.2.

La présence du marquage «CE» signifie que le constructeur ou le fabricant a rempli toutes les obligations qui lui incombent en ce qui concerne les produits visés par la directive.

En règle générale, le marquage «CE» doit être apposé sur le produit ou sur sa plaque signalétique. Il peut en outre être apposé, par exemple, sur l'emballage ou sur les documents d'accompagnement. Exceptionnellement, le marquage peut ne pas figurer sur le produit ou sur la plaque signalétique si la règle précitée ne peut être appliquée. Cela se justifierait si l'apposition sur le produit était impossible ou irréalisable dans des conditions techniques et économiques raisonnables, si la taille minimale ne pouvait

être respectée ou si l'apposition du marquage «CE» de façon visible, lisible et indélébile ne pouvait être garantie. Dans de tels cas, le marquage «CE» doit être apposé sur l'emballage, si celui-ci existe, et sur les documents d'accompagnement. En ce qui concerne les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II, cette solution n'est autorisée que si le marquage «CE» ne peut être apposé. Les étiquettes collées sur les éléments et pièces peuvent être admises dans de tels cas.

Le marquage «CE» doit être accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié lorsque celui-ci intervient au cours du processus de fabrication (modules D, F, G et H).

Module B

Il n'est pas fait référence au module B (annexe VII), car celui-ci concerne le rôle de l'organisme notifié au stade de la conception, qui consiste:

- à constater la conformité aux exigences essentielles;
- à effectuer des essais si nécessaire;
- à établir une attestation d'examen «CE de type».

Le module B est cependant utilisé en combinaison avec l'un des modules C à F dans l'ensemble de la procédure d'évaluation de la conformité. Il n'est pas dit explicitement que le même organisme notifié peut intervenir au stade de la conception et au stade de la production. Il est possible qu'un organisme ne soit pas agréé pour appliquer les deux modules nécessaires (notamment en ce qui concerne l'assurance de la qualité). C'est donc le numéro de l'organisme notifié qui a effectué l'évaluation de la conformité au stade de la fabrication qui doit accompagner le marquage «CE», puisque ce marquage est apposé à l'issue du stade de fabrication.

Module C

Le numéro d'identification d'un organisme notifié n'est pas demandé dans le cas du module C. C'est le constructeur (le fabricant) ou son mandataire qui est chargé d'assurer la conformité avec le prototype agréé (examen «CE de type»).

Article 10, paragraphe 3

3. Il est interdit d'apposer des marques ou des inscriptions pouvant induire des tiers en erreur quant à la signification ou au graphisme du marquage «CE». D'autres marques peuvent être apposées sur le bateau de plaisance ainsi que sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage, à condition qu'elles ne réduisent pas la visibilité et la lisibilité du marquage «CE».

Article 10, paragraphe 4

4. Sans préjudice de l'article 7:

a) tout constat par un État membre de l'apposition induite du marquage «CE»

entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté l'obligation de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par l'État membre;

b) en cas de persistance de l'infraction, l'État membre prend toutes mesures utiles pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du produit en question et pour veiller à ce qu'il soit retiré du marché, conformément à la procédure prévue à l'article 7.

Les **paragraphes 3 et 4** traitent respectivement de la lisibilité du marquage et de la responsabilité des États membres en ce qui concerne la surveillance du marché, et notamment des mesures à prendre lorsque le marquage n'est pas apposé selon les règles. Ces mesures sont prises par les États membres sans préjudice du recours à la clause de sauvegarde.

Le graphisme du marquage «CE» est décrit à l'annexe IV.

Chapitre 4: dispositions finales

Article 11: décisions

Article 11

Toute décision prise en application de la présente directive qui conduit à restreindre la mise sur le marché et la mise en service des produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé, dans les meilleurs délais, avec indication des voies de recours ouvertes par les législations en vigueur dans l'État membre concerné et les délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

L'article 11 garantit que toute décision restreignant la mise sur le marché sera prise dans la transparence et sera motivée de façon précise. Il prévoit en outre que les parties intéressées doivent être informées de toute décision de ce type et des voies de recours qui leur sont ouvertes.

Article 12: information

Article 12

La Commission prend les mesures nécessaires pour garantir que les données relatives à toute décision pertinente concernant la gestion de la présente directive soient disponibles.

Cet article dispose que la Commission est chargée de veiller à ce que les données relatives à toute décision concernant la gestion de la directive puissent être obtenues.

Article 13: transposition

Article 13, paragraphe 1

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la présente

directive au plus tard le 16 décembre 1995. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les États membres appliquent ces dispositions à partir du 16 juin 1996.

Le comité permanent visé à l'article 6, paragraphe 3, peut assumer ses fonctions dès la date de l'entrée en vigueur de la présente directive. Les États membres peuvent prendre les mesures visées à l'article 9 dès cette date.

Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au premier alinéa, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 13, paragraphe 2

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 13, paragraphe 3

3. Les États membres admettent la mise sur le marché et la mise en service des produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, qui sont conformes aux réglementations en vigueur sur leur territoire à la date d'adoption de la présente directive pour une période de quatre ans à compter de cette date.

Article 14: entrée en vigueur

Article 14

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Les **articles 13 et 14** fixent le calendrier pour l'entrée en vigueur de la directive: — application de la directive: le 16 juin 1996.

— adoption: le 16 juin 1994;

— entrée en vigueur: le 30 juin 1994 (date de publication au Journal officiel);

— adoption et publication des dispositions nécessaires pour transposer la directive au niveau national: le 16 décembre 1995;

Article 15: dispositions finales

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe I

Exigences essentielles de sécurité en matière de conception et de construction des bateaux de plaisance

L'article 3 de la directive (exigences essentielles) exige que les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, doivent satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, de santé, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs définies à l'annexe I.

1. Catégories de conception des bateaux

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague à considérer (H; en mètres)
Bateaux conçus pour la navigation:		
A — «En haute mer»	plus de 8	plus de 4
B — «Au large»	jusqu'à 8 compris	jusqu'à 4 compris
C — «À proximité de la côte»	jusqu'à 6 compris	jusqu'à 2 compris
D — «En eaux protégées»	jusqu'à 4 compris	jusqu'à 0,5 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 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 sur de petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,5 mètre compris.

Les bateaux de chaque catégorie doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles pertinentes énoncées à l'annexe I et pour avoir de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité.

Notes concernant les catégories de conception des bateaux

L'établissement des différentes catégories de conception se justifie principalement par la nécessité de distinguer différents niveaux de risque liés à la construction des bateaux et de choisir, parmi les modules d'évaluation de la conformité, ceux qui conviennent pour chaque catégorie, en tenant également compte de la longueur de la coque.

La «hauteur significative de vague» est considérée comme le facteur principal, les autres paramètres (par exemple les facteurs météorologiques) étant des descriptions des conditions dans lesquelles ces hauteurs de vagues peuvent apparaître.

NB:

Les paramètres caractéristiques des catégories de conception sont conçus pour définir les conditions de navigation qui peuvent se présenter dans chaque catégorie; ils sont destinés uniquement à l'évaluation de la conception des bateaux et ne doivent pas servir à limiter les zones géographiques où les bateaux peuvent être utilisés, étant donné la variété des conditions de navigation qui

peuvent se présenter dans différentes zones géographiques.

La directive ne comprend aucune règle de navigation ou d'utilisation, et il n'existe aucun lien entre les catégories de conception et l'une ou l'autre de ces règles. En ce qui concerne la sécurité de construction, l'utilisateur est seulement informé clairement des fins auxquelles le bateau a été conçu et construit par rapport à certains paramètres relatifs à la hauteur significative des vagues et à la vitesse du vent.

Les conditions matérielles sont déterminées sur la base des valeurs maximales de la force du vent et des caractéristiques de la houle, étant entendu que celles-ci correspondent à des vagues produites par un vent soufflant à la force maximale indiquée sur une période prolongée, dans les limites de la longueur de course (fetch) et des hauteurs de vagues maximales mentionnées, et sans tenir compte de facteurs anormaux, tels qu'un brusque changement de profondeur ou de courant de marée.

Pour la **catégorie A**, on a retenu des conditions extrêmes parce qu'un bateau naviguant au long cours peut rencontrer toutes sortes de conditions et doit être conçu en conséquence, abstraction faite des conditions météorologiques anormales, comme les ouragans.

Pour la **catégorie D**, il faut tenir compte d'une houle produite par le passage des bateaux d'une amplitude maximale de 0,5 m.

Comme les catégories de conception définissent les conditions matérielles pouvant survenir dans toutes les catégories déterminées pour l'évaluation de la conception, il ne faut pas considérer que la catégorie D vise des embarcations destinées à naviguer «en eau douce exclusivement».

Un bateau peut être classé simultanément dans plusieurs catégories de conception, avec des capacités maximales différentes pour chacune (nombre de personnes, puissance du moteur, charge maximale) si toutes les exigences essentielles pertinentes sont satisfaites. Les catégories de conception assignées et les données correspondantes relatives au nombre de personnes, à la puissance du moteur et à la charge maximale doivent être indiquées de façon claire et cohé-

rente sur la plaque du constructeur, dans le manuel et sur les certificats pertinents.

2. Exigences générales

Les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, doivent être conformes aux exigences essentielles dans la mesure où celles-ci leur sont applicables.

Une série de normes harmonisées dont les références ont été publiées au Journal officiel peuvent être employées pour démontrer la conformité aux exigences essentielles de la directive, conformément aux dispositions de l'article 5. On trouvera à l'appendice 3 la liste des normes harmonisées au titre de la directive sur les bateaux de plaisance. Voir également les commentaires concernant l'article 5.

2.1. Identification de la coque

Tout bateau doit être marqué du numéro d'identification de la coque qui comporte les indications suivantes:

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

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

Le numéro d'identification de la coque identifie le bateau et renseigne sur les aspects susmentionnés. Le code à deux chiffres du pays de fabrication se réfère à l'endroit où le bateau a été fabriqué, qui ne coïncide pas nécessairement avec le lieu de fabrication de la coque, dont la construction peut avoir été sous-traitée à l'intérieur ou à l'extérieur de l'EEE. Le code à trois chiffres du constructeur ne se rapporte pas à la «nationalité» de la personne qui met le bateau sur le marché de l'EEE ou qui le met en service.

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 10087:1996/A1:2000: Navires de plaisance — Identification des coques — Système de codage (ISO 10087:1995)

2.2. Plaque du constructeur

Tout bateau doit porter une plaque fixée à demeure et séparée du numéro d'identification de la coque, comportant les indications suivantes:

- *le nom du constructeur;*
- *le marquage «CE» (annexe IV);*
- *la catégorie de conception du bateau au sens du point 1;*
- *la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6;*
- *le nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu.*

Certains constructeurs peuvent souhaiter indiquer également la puissance nominale maximale sur la plaque du constructeur. Cette information figurant déjà dans le manuel du propriétaire, rien ne s'y oppose, pour autant que les indications du manuel et de la plaque correspondent.

Le nom à indiquer sur la plaque du constructeur est celui du constructeur du bateau et non, dans le cas des bateaux d'occasion, celui de la personne qui assure la mise sur le marché du bateau dans l'EEE.

Dans le cas des bateaux d'occasion qui ont été transformés au point d'être considérés comme «neufs», c'est la personne qui a effectué les modifications qui doit être considérée comme le constructeur. Comme les travaux de reconstruction ou de transformation peuvent avoir pour effet de changer les indications à faire figurer sur la plaque par rapport à celles de la plaque du constructeur d'origine (capacité de charge, nombre de personnes, et même nom du constructeur), en plus des autres exigences de la directive il y a lieu d'apposer une nouvelle plaque du constructeur.

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

En fonction de sa catégorie de conception, le bateau doit être conçu de manière à minimiser

les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

On tiendra compte du principe de base qui veut que les exigences essentielles ne doivent être satisfaites que dans la mesure où elles s'appliquent aux bateaux à certifier conformes. Par conséquent, en ce qui concerne cette exigence essentielle, la réduction des risques de chute par-dessus bord et la mise en place de «moyens permettant de remonter à bord» s'appliquent à tous les bateaux à certifier.

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 15085:2003: Petits navires — Prévention de chutes d'homme à la mer et remontée à bord (ISO 15085:2003)

2.4. Visibilité à partir du poste de barre principal

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

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 11591:2000: Petits navires à moteur — Champ de visibilité au niveau du poste de pilotage (ISO 11591:2000)

2.5. Manuel du propriétaire

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé dans la (les) langue(s) communautaire(s) officielle(s) qui peut (peuvent) être déterminée(s) en conformité avec le traité par l'État membre où il est mis sur le marché. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'envahissement et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes.

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 10240:1996: Navires de plaisance — Manuel du propriétaire (ISO 10240:1995)

Le manuel du propriétaire est destiné à fournir des indications au propriétaire du bateau, en

particulier sur les questions de sécurité. Il doit être rédigé dans la langue applicable à l'État membre de l'EEE sur le marché duquel le produit doit être mis.

Ce manuel doit traiter les risques entrant en ligne de compte pour le type de bateau concerné. Les informations qui ne concernent pas le modèle de bateau décrit par le manuel doivent être omises pour éviter toute confusion.

Le manuel du propriétaire ne doit pas contenir obligatoirement des informations exhaustives en matière de maintenance, mais doit inclure une partie consacrée aux dépannages, par exemple la manière de changer le filtre à carburant ou de purger le circuit d'alimentation. Certaines parties du manuel peuvent être remplies à la main, notamment lorsqu'elles se rapportent à l'une ou l'autre particularité de conception.

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

3.1. Structures

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

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 12215-1:2000: Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 1: matériaux: résines therm durcissables, renforcement de fibres de verre, stratifié de référence (ISO 12215-1:2000)

EN ISO 12215-2:2002: Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 2: matériaux: matériaux d'âme pour les constructions de type sandwich, matériaux enrobés (ISO 12215-2:2002)

EN ISO 12215-3:2002: Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 3: matériaux: acier, alliages d'aluminium, bois, autres matériaux (ISO 12215-3:2002)

EN ISO 12215-4:2002: Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 4: ateliers de construction et fabrication (ISO 12215-4:2002)

EN ISO 6185-1:2001: Bateaux pneumatiques — Partie 1: bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximale de 4,5 kW (ISO 6185-1:2001)

EN ISO 6185-2:2001: Bateaux pneumatiques — Partie 2: bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximale comprise entre 4,5 kW et 15 kW inclus (ISO 6185-2:2001)

EN ISO 6185-3:2001: Bateaux pneumatiques — Partie 3: bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximale supérieure ou égale à 15 kW (ISO 6185-3:2001)

3.2. Stabilité et franc-bord

Le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception au sens du point 1 et de la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6.

3.3. Flottabilité

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

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

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 12217-1:2002: Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 1: bateaux à propulsion non vélique d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m (ISO 12217-1:2002)

EN ISO 12217-2:2002: Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 2: bateaux à voiles d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m (ISO 12217-2:2002)

EN ISO 12217-3:2002: Petits navires — Évaluation de la stabilité et de la flottabilité et catégorisation — Partie 3: bateaux d'une longueur de coque inférieure à 6 m (ISO 12217-3:2002)

Il est fait spécifiquement référence aux points 3.2 et 3.3 des exigences essentielles à l'article 8, paragraphe 2 (évaluation de la conformité). Cette disposition prévoit en effet que pour les bateaux de la catégorie C («à proximité de la côte») dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres, le respect des normes harmonisées susmentionnées permet au constructeur d'appliquer la procédure du contrôle interne de la fabrication (module A) sans intervention d'une tierce partie.

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

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

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

Les accessoires destinés à permettre le passage de l'eau vers la coque ou en provenance de la coque sous la ligne de flottaison correspondant à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6 doivent être munis de dispositifs d'arrêt facilement accessibles.

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 9093-1:1997: Navires de plaisance — Vannes de coque et passe-coques — Partie 1: construction métallique (ISO 9093-1:1994)

EN ISO 9093-2:2002: Petits navires — Vannes de coque et passe-coques — Partie 2: construction non métallique (ISO 9093-2:2002)

EN ISO 12216:2002: Petits navires — Fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes — Exigences de résistance et d'étanchéité (ISO 12216:2002)

Le cockpit, les fenêtres, les hublots et les panneaux peuvent faire l'objet d'éventuels essais, calculs équivalents ou contrôles, lors de l'évaluation réalisée par ou sous la responsabilité de l'organisme notifié dans le contexte du module A *bis* d'évaluation de la conformité (annexe VI), dans la mesure où on peut considérer que leur conception et leur construction sont un élément indissociable de la question et doivent donc également être évaluées.

3.5. Envahissement

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

Une attention particulière devrait être accordée:

— *aux cockpits et baignoires qui devraient être à vidange automatique ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du bateau;*

— *aux dispositifs de ventilation;*

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

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 11812:2001: Petits navires — Cockpits étanches et cockpits rapidement autovideurs (ISO 11812:2001)

EN ISO 15083:2003: Navires de plaisance — Systèmes de pompage de cale (ISO 15083:2003)

EN 28849:1993/A1:2000: Navires de plaisance — Pompes de cale à moteur électrique (ISO 8849:1990)

3.6. Charge maximale recommandée par le constructeur

La charge maximale recommandée par le constructeur [carburant, eau, provisions, équi-

gements divers et personnes (exprimée en kilogrammes)] pour laquelle le bateau a été conçu, telle qu'indiquée sur la plaque du constructeur, est déterminée selon la catégorie de conception (point 1), la stabilité et le franc-bord (point 3.2) et la flottabilité (point 3.3).

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 14946:2001: Petits navires — Capacité de charge maximale (ISO 14946:2001)

La charge maximale recommandée par le constructeur est une indication très importante qui doit être mentionnée dans le manuel du propriétaire et sur la plaque du constructeur.

Ce paragraphe définit la charge maximale par rapport à la catégorie de conception, la stabilité et la flottabilité. La charge recommandée s'entend réservoirs fixes de carburant et d'eau remplis et il n'est pas tenu compte de ces réservoirs dans la charge indiquée sur la plaque du constructeur.

3.7. Emplacement du radeau de sauvetage

Tous les bateaux des catégories A et B, ainsi que les bateaux des catégories C et D d'une longueur de plus de 6 mètres doivent disposer d'un ou de plusieurs emplacement(s) pour un (des) radeau(x) de sauvetage de dimensions suffisantes pour contenir le nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu. Cet (Ces) emplacement(s) doit (doivent) être facilement accessible(s) à tout moment.

Ce paragraphe mentionne seulement la nécessité de prévoir un emplacement convenable pour arrimer un radeau de sauvetage dans les cas où cela se justifie. Il ne précise pas les dimensions que doivent avoir ces points d'arrimage, et ne dit pas non plus qu'il faut utiliser un type particulier de dispositifs de fixation.

3.8. Évacuation

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

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

Cette exigence essentielle est liée à l'exigence relative à la stabilité (3.2), mais n'est pas comprise dans celle-ci en ce qui concerne le retournement des multicoques habitables.

Les bateaux habitables sont des bateaux qui comportent un habitacle pour dormir et qui sont équipés de couchettes.

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 9094-1:2003: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 1: bateaux d'une longueur de coque inférieur ou égale à 15 m (ISO 9094-1:2003)

EN ISO 9094-2:2002: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 2: bateaux d'une longueur de coque supérieure à 15 m (ISO 9094-2:2002)

EN ISO 12216:2002: Petits navires — Fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes — Exigences de résistance et d'étanchéité (ISO 12216:2002)

3.9. Ancrage, amarrage et remorquage

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

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 15084:2003: Petits navires — Mouillage, amarrage et remorquage — Points d'ancrage (ISO 15084:2003)

4. Caractéristiques concernant les manœuvres

Le constructeur veille à ce que les caractéristiques du bateau concernant les manœuvres soient satisfaisantes lorsqu'il est équipé du moteur le plus puissant pour lequel il est conçu et construit. Pour tous les moteurs de bateaux de plaisance, la puissance nominale maximale

doit être déclarée dans le manuel du propriétaire conformément à la norme harmonisée.

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 8665:1995/A1:2000: Navires de plaisance — Moteurs et systèmes de propulsion marins — Mesurage et déclaration de la puissance (ISO 8665:1994)

EN ISO 11592: Petits navires d'une longueur de coque de moins de 8 m — Détermination de la puissance nominale maximale de propulsion (ISO 11592:2001)

La dernière phrase du point 4 signifie que le manuel du propriétaire doit indiquer la puissance nominale maximale.

5. Exigences relatives aux équipements et à leur installation

5.1. Moteurs et compartiments moteurs

5.1.1. Moteurs in-bord

Tout moteur in-bord doit être installé dans un lieu fermé et isolé du local d'habitation et de manière à réduire au minimum les risques d'incendie ou de propagation des incendies ainsi que les risques dus aux émanations toxiques, à la chaleur, au bruit ou aux vibrations dans le local d'habitation.

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

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

Normes harmonisées applicables:

EN 28846:1993/A1:2000: Navires de plaisance — Équipements électriques — Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants (ISO 8846:1990)

EN ISO 9094-1:2003: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 1: bateaux d'une longueur de coque inférieur ou égale à 15 m (ISO 9094-1:2003)

EN ISO 9094-2:2002: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 2: bateaux d'une longueur de coque supérieure à 15 m (ISO 9094-2:2002)

EN ISO 7840:1995/A1:2000: Navires de plaisance — Tuyaux souples résistants au feu, pour carburant (ISO 7840:1994)

EN ISO 10088:2001: Petits navires — Installations à combustible installées à demeure et réservoirs fixes correspondants (ISO 10088:2001)

EN ISO 10133:2000: Petits navires — Systèmes électriques — Installations à très basse tension à courant continu (ISO 10133:2000)

EN ISO 11105:1997: Navires de plaisance — Ventilation des compartiments moteur à essence et/ou réservoir à essence (ISO 11105:1997)

EN ISO 15584:2001: Petits navires — Moteurs intérieurs à essence — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques (ISO 15584:2001)

EN ISO 16147:2002: Petits navires — Moteurs intérieurs Diesel — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques fixés sur le moteur (ISO 16147:2002)

On entend par matériaux incombustibles des matériaux qui n'entretiennent pas la combustion.

Les matériaux sont considérés comme incombustibles lorsque l'indice d'oxygène, mesuré conformément à la norme ISO 4589, partie 3, telle que visée à la norme EN ISO 9094-1:2003, est au moins égal à 21.

5.1.2. Ventilation

Le compartiment moteur doit être ventilé. Il convient d'empêcher que l'eau ne pénètre dans le compartiment moteur par toutes les prises d'air.

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 11105:1997: Navires de plaisance — Ventilation des compartiments moteur à

essence et/ou réservoir à essence (ISO 11105:1997)

EN ISO 12217-1:2002: Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 1: bateaux à propulsion non vélique d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m (ISO 12217-1:2002)

EN ISO 12217-2:2002: Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 2: bateaux à voiles d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m (ISO 12217-2:2002)

EN ISO 12217-3:2002: Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 3: bateaux d'une longueur de coque inférieure à 6 m (ISO 12217-3:2002)

5.1.3. Parties exposées

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

5.1.4. Démarrage du moteur hors-bord

Tous les bateaux équipés de moteurs hors-bord doivent être pourvus d'un dispositif empêchant le démarrage en prise du moteur, excepté:

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

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 11547:1995/A1:2000: Navires de plaisance — Dispositif de protection contre le démarrage avec vitesse en prise (ISO 11547:1994)

5.2. Circuit d'alimentation

5.2.1. Généralités

Les dispositifs et équipements de remplissage, de stockage, de ventilation et d'amenée du

carburant doivent être conçus et installés de manière à réduire au minimum les risques d'incendie et d'explosion.

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 7840:1995/A1:2000: Navires de plaisance — Tuyaux souples résistants au feu, pour carburant (ISO 7840:1994)

EN ISO 8469:1995/A1:2000: Navires de plaisance — Tuyaux souples non résistants au feu, pour carburant (ISO 8469:1994)

EN ISO 9094-1:2003: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 1: bateaux d'une longueur de coque inférieur ou égale à 15 m (ISO 9094-1:2003)

EN ISO 9094-2:2002: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 2: bateaux d'une longueur de coque supérieure à 15 m (ISO 9094-2:2002)

EN ISO 10088:2001: Petits navires — Installations à combustible installées à demeure et réservoirs fixes correspondants (ISO 10088:2001)

EN ISO 11105:1997: Navires de plaisance — Ventilation des compartiments moteur à essence et/ou réservoir à essence (ISO 11105:1997)

EN ISO 14895:2003: Petits navires — Réchauds de cuisine alimentés par combustible liquide (ISO 14895:2000)

EN ISO 15584:2001: Petits navires — Moteurs intérieurs à essence — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques (ISO 15584:2001)

EN ISO 16147:2002: Petits navires — Moteurs intérieurs Diesel — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques fixés sur le moteur (ISO 16147:2002)

Tous les éléments du circuit d'alimentation, depuis l'ouverture de remplissage de carburant jusqu'au point de connexion avec le moteur de propulsion ou le moteur auxiliaire, tels que les filtres (métalliques et non métalliques), doivent être conformes à la norme EN ISO 10088:2001 dans la mesure où celle-ci s'applique. Tous les

éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques des moteurs in-bord Diesel et à essence doivent être conformes aux normes EN ISO 16147:2002 (moteurs Diesel) et EN ISO 15584: 2001 (moteurs à essence).

NB: Les réservoirs portables et leurs tuyaux sont estimés ne pas entrer dans le champ d'application de la directive.

5.2.2. Réservoirs de carburant

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

Les carburants liquides dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C doivent être gardés dans des réservoirs qui ne constituent pas une partie de la coque et qui sont:

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

Les carburants liquides dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 55 °C peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque.

Tous les réservoirs de carburant doivent être munis d'un système empêchant toute surpression lors du remplissage ou toute dépression lors de l'aspiration du carburant par le moteur à combustion qu'ils alimentent.

La définition de l'essence comme étant un carburant à point d'éclair inférieur à 55 °C et celle du gazole comme ayant un point d'éclair supérieur à 55 °C sont dépassées.

La norme EN ISO 10088:2001 définit l'essence comme un hydrocarbure, ou un mélange d'hydrocarbures, liquide à la pression atmosphérique et utilisé comme carburant pour les moteurs à allumage commandé.

D'après la norme EN ISO 10088:2001, les réservoirs à essence peuvent être installés

dans les compartiments moteurs, ce qui satisfait à l'exigence 5.2.2, point a).

Les points 5.2.1 et 5.3 de l'annexe I s'appliquent également aux dispositifs et équipements d'amenée du carburant dans le moteur.

5.3. Circuits électriques

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

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

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

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 10133:2000: Petits navires — Systèmes électriques — Installations à très basse tension à courant continu (ISO 10133:2000)

EN ISO 13297:2000: Petits navires — Systèmes électriques — Installations de distribution de courant alternatif (ISO 13297:2000)

EN ISO 28846:1993/A1:2000: Navires de plaisance — Équipements électriques — Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants (ISO 8846:1990)

EN ISO 15584:2001: Petits navires — Moteurs intérieurs à essence — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques (ISO 15584:2001)

EN ISO 16147:2002: Petits navires — Moteurs intérieurs Diesel — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques fixés sur le moteur (ISO 16147:2002)

EN 60092-507:2000: Installations électriques à bord des navires — Partie 507: navires de plai-

sance (cette norme ne s'applique qu'aux bateaux ayant des circuits électriques triphasés)

- La directive «Basse tension» reste applicable pour tout ce qui concerne la sécurité électrique. Il s'agit plus précisément de la directive 73/23/CEE du Conseil, du 19 février 1973, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension, telle que modifiée par l'article 13 de la directive 93/68/CEE concernant l'apposition et l'utilisation du marquage «CE».
- Au sens de cette directive, le terme «basse tension» s'applique à des tensions comprises entre 75 et 1 500 volts en courant continu, et entre 50 et 1 000 volts en courant alternatif.
- Les points 5.2.1 et 5.3 de l'annexe I s'appliquent également aux dispositifs et équipements d'amenée du carburant dans le moteur.

5.4. Direction

5.4.1. Généralités

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

Normes harmonisées applicables:

EN 28847:1989: Navires de plaisance — Appareils à gouverner — Systèmes à drosse et réas (ISO 8847:1987)

EN 28848:1993/A1:2000: Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance (ISO 8848:1990)

EN ISO 10592:1995/A1:2000: Navires de plaisance — Systèmes à gouverner hydrauliques (ISO 10592:1994)

EN 29775:1993/A1:2000: Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance pour moteurs hors-bord uniques de puissance comprise entre 15 kW et 40 kW (ISO 9775:1990)

EN ISO 13929:2001: Petits navires — Appareils à gouverner — Transmissions à engrenages (ISO 13929:2001)

5.4.2. Dispositifs de secours

Les voiliers et les bateaux à moteur in-bord unique équipés d'un système de commande du gouvernail à distance doivent être pourvus d'un dispositif de secours permettant de diriger le bateau à vitesse réduite.

En cas de panne du système de commande à distance, le dispositif de secours doit permettre un contrôle manuel du gouvernail, par exemple à l'aide d'une barre de secours ou d'un système similaire.

5.5. Appareils à gaz

Les appareils à gaz à usage domestique doivent être du type à évacuation des vapeurs et doivent être conçus et installés de manière à prévenir les fuites et les risques d'explosion et à permettre des vérifications d'étanchéité.

Les matériaux et les composants doivent convenir au gaz particulier qui est utilisé et doivent être conçus pour résister aux contraintes et attaques propres au milieu marin.

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

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

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 10239:2000: Petits navires — Installations alimentées en gaz de pétrole liquéfiés (GPL) (ISO 10239:2000)

5.6. Protection contre l'incendie

5.6.1. Généralités

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du bateau sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu. Une attention particulière doit être accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant et aux tuyaux d'huile et de carburant non couverts; il faut aussi éviter d'installer des câbles électriques au-dessus des zones chaudes des machines.

5.6.2. Équipement de lutte contre l'incendie

Les bateaux doivent être pourvus de moyens de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie. Les enceintes des moteurs à essence doivent être protégées par un système d'extinction d'incendie évitant que l'on doive les ouvrir en cas d'incendie. Les extincteurs portables doivent être fixés à des endroits facilement accessibles; l'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du bateau.

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 9094-1:2003: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 1: bateaux d'une longueur de coque inférieur ou égale à 15 m (ISO 9094-1:2003)

EN ISO 9094-2:2002: Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 2: bateaux d'une longueur de coque supérieure à 15 m (ISO 9094-2:2002)

En raison des différences qui existent entre les réglementations nationales dans ce domaine, ce paragraphe se borne à exiger que l'emplacement et la capacité des équipements de lutte contre l'incendie soient désignés.

5.7. Feux de navigation

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes aux réglementations COLREG 1972, telles que modifiées ultérieurement, ou CEVNI, selon le cas.

Les feux de navigation doivent être conformes aux réglementations COLREG 1972 ou CEVNI. La règle 1, point b), de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 1972) permet toutefois l'adoption d'exigences nationales différentes pour des usages locaux. En outre, l'annexe I, point 13, de cette convention précise que la construction des feux et des marques et l'installation des feux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

5.8. Prévention de décharges

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

- a) *soit de réservoirs;*
- b) *soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs à titre temporaire dans des zones ou pour des utilisations pour lesquelles la décharge de déchets humains est limitée.*

De plus, tout tuyau de décharge de déchets humains traversant la coque doit être équipé de valves pouvant être fermées hermétiquement.

La directive prévoit que les tuyaux de décharge qui traversent la coque et qui évacuent des déchets humains doivent être équipés de valves pouvant être fermées hermétiquement. Cette disposition vise à empêcher toute décharge par inadvertance ou accidentelle. C'est à cette fin que les valves en question doivent être munies d'un dispositif de scellement en position fermée qui empêche que les valves ne soient ouvertes par inadvertance. La rupture du scellé de fermeture indique clairement que la valve a été actionnée, intentionnellement ou par erreur.

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 8099:2000: Petits navires — Systèmes de rétention des déchets des installations sanitaires (toilettes) (ISO 8099:2000)

Annexe II

Éléments et pièces d'équipement

L'annexe II regroupe cinq éléments et pièces d'équipement énumérés dans la directive qui, avant et après leur installation, doivent faire l'objet d'une évaluation de leur conformité et d'un marquage «CE» distincts. Conformément à l'article 8, cinq modules ou combinaisons de modules d'évaluation de la conformité peuvent leur être appliqués. Tous ces modules supposent l'intervention d'une tierce partie avant que l'élément ou la pièce d'équipement ne soit mis sur le marché.

1. Équipement ignifugé pour moteurs in-bord et moteurs mixtes (sterndrive)

Pour les équipements ignifugés destinés aux moteurs in-bord et aux moteurs mixtes (*sterndrive*) à essence, ainsi qu'aux emplacements des réservoirs d'essence, voir l'annexe I, point 5.1.1 et point 5.3, premier tiret.

L'intention ici est d'insister sur le risque d'inflammation des gaz inflammables. Ce risque est beaucoup plus grand avec l'essence (telle que définie dans la norme EN ISO 10088:2001) qu'avec d'autres carburants moins volatils. C'est pour cette raison que les installations à moteur à essence (c'est-à-dire celles qui utilisent un carburant à bas point d'éclair) sont explicitement désignées. Cependant, le risque d'inflammation doit être reconnu comme réel dans toutes les installations.

2. Dispositifs de protection contre le démarrage des moteurs hors-bord lorsque le levier de vitesse est engagé

En ce qui concerne la protection contre le démarrage en prise des moteurs hors-bord, voir l'annexe I, point 5.1.4.

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 11547:1995/A1:2000: Navires de plaisance — Dispositif de protection contre le

démarrage avec vitesse en prise (ISO 11547:1994)

3. Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles

Voir annexe I, points 5.4.1 et 5.4.2.

Normes harmonisées applicables:

EN ISO 13929:2001: Petits navires — Appareils à gouverner — Transmissions à engrenages (ISO 13929:2001)

EN ISO 28847:1989: Navires de plaisance — Appareils à gouverner — Systèmes à drosse et réas (ISO 28847:1989)

EN ISO 28848:1993/A1:2000: Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance (ISO 8848:1990)

EN ISO 29775:1993/A1:2000: Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance pour moteurs hors-bord uniques de puissance comprise entre 15 kW et 40 kW (ISO 9775:1990)

4. Réservoirs et conduites de carburant

Voir l'annexe I, point 5.2.2, pour les réservoirs de carburant, et l'annexe I, point 5.2.1, pour les conduites. Voir le point 1 figurant ci-dessus en ce qui concerne l'essence.

Il est entendu que les réservoirs de carburant visés ici sont des réservoirs qui ne font pas partie intégrante de la structure du bateau, mais qui sont fabriqués en tant que tels avant d'être installés sur un bateau.

En outre, il est admis que la directive ne s'applique pas aux réservoirs de carburant portatifs, tels que définis dans la norme ISO 13591 (d'une capacité inférieure à 27 litres), qui non seulement ne sont pas intégrés dans la structure du bateau, mais n'y sont pas

fixés à demeure et peuvent facilement être enlevés.

5. Panneaux d'écouille et de sabord préfabriqués

Voir annexe I, point 3.4.

On entend par hublot («sabord» dans la directive) toute ouverture ou fenêtre située

au-dessus de la ligne de flottaison à la charge maximale, dont l'étanchéité est essentielle au maintien de l'intégrité du franc-bord.

Norme harmonisée applicable:

EN ISO 12216:2002: Petits navires — Fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes — Exigences de résistance et d'étanchéité (ISO 12216:2002)

Annexe III

Déclaration du constructeur ou de son mandataire établi dans la Communauté ou de la personne responsable de la mise sur le marché

(Article 4, paragraphes 2 et 3)

a) *La déclaration du constructeur ou de son mandataire établi dans la Communauté visée à l'article 4, paragraphe 2, (bateaux partiellement achevés) doit comprendre les éléments suivants:*

- le nom et l'adresse du constructeur;*
- le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi dans la Communauté ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;*
- une description du bateau partiellement achevé;*
- une déclaration indiquant que le bateau partiellement achevé est destiné à être achevé par d'autres et est conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction.*

b) *La déclaration du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou de la personne responsable de la mise sur le marché, visée à l'article 4, paragraphe 3, (éléments ou pièces d'équipement) doit comprendre les éléments suivants:*

- le nom et l'adresse du constructeur;*
- le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi dans la Communauté ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;*
- une description des éléments ou pièces d'équipement;*

- une déclaration indiquant que les éléments ou pièces d'équipement sont conformes aux exigences essentielles pertinentes.*

En ce qui concerne la déclaration du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou de la personne responsable de la mise sur le marché, les choses sont claires dans le cas d'un bateau partiellement achevé (article 4, paragraphe 2) ou des éléments et pièces d'équipement (article 4, paragraphe 3).

Il suffit de se reporter à la définition de «constructeur», de «mandataire», etc., au sens de l'article 4.

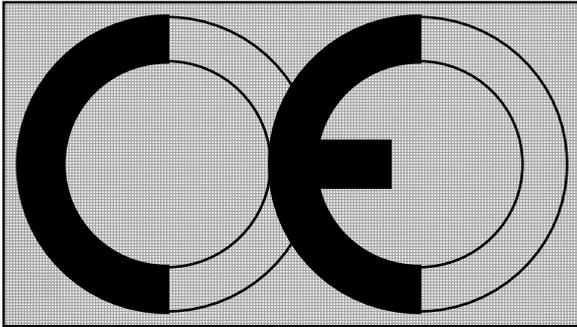
En revanche, on peut hésiter lorsqu'il s'agit d'un bateau destiné à être équipé d'un moteur hors-bord. Dans ce cas, en effet, on a affaire à un bateau entièrement achevé par le constructeur, auquel il faut seulement adjoindre un moteur hors-bord. Beaucoup de bateaux de ce type sont mis sur le marché sans moteur, le choix de celui-ci étant laissé à l'acquéreur final, mais il n'empêche qu'ils sont aptes à être mis en service. On se référera à cet égard à l'annexe XV.

Lorsqu'un constructeur naval met sur le marché un bateau ayant besoin d'un moteur in-bord ou d'un moteur mixte sans l'avoir équipé d'un moteur, ce bateau est considéré comme un bateau partiellement achevé au sens de la directive. De ce fait, les exigences de l'annexe susmentionnée sont applicables. Dans ces rares cas, le moteur est choisi par l'utilisateur final et n'est pas monté sur le bateau par le constructeur avant la mise sur le marché. Il est entendu que, dans ces cas, le moteur sera installé par des installateurs de moteurs de bateaux qualifiés qui se chargeront également de mener à terme les formalités d'évaluation de la conformité qu'il reste à accomplir.

Annexe IV

Marquage «CE»

Le marquage «CE» de conformité est constitué des initiales «CE» selon le graphisme suivant:



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

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

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

NB:

Un rectificatif a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* (JO L 127 du 10.6.1995, p. 27) indiquant que dans la dernière phrase de l'annexe IV, les termes «ainsi que des deux derniers chiffres de l'année de l'apposition de la marque» sont supprimés. Le texte de la directive se lit comme indiqué ci-dessus.

Annexe V

Contrôle interne de la fabrication (module A)

- 1. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté, qui remplit les obligations prévues au point 2, assure et déclare que les produits en question satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit par écrit une déclaration de conformité (annexe XV).*
- 2. Le fabricant établit la documentation technique décrite au point 3; le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté tient cette documentation à la disposition des autorités nationales à des fins d'inspection pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.*

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis dans la Communauté, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la

personne responsable de la mise du produit sur le marché communautaire.

- 3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences de la directive. Elle devra couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (annexe XIII).*
- 4. Le fabricant ou son mandataire conserve, avec la documentation technique, une copie de la déclaration de conformité.*
- 5. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits manufacturés à la documentation technique visée au point 2 et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.*

L'ANNEXE V décrit le module d'évaluation de la conformité en vertu duquel le constructeur assume lui-même l'entière responsabilité de déclarer que les produits concernés satisfont aux exigences de la directive, sans intervention d'une tierce partie (*module A: contrôle interne de la fabrication*).

Annexe VI

Contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis, option 1)

Ce module correspond au module A présenté à l'annexe V, complété par les dispositions supplémentaires suivantes.

Sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant, il est effectué un ou plusieurs des essais suivants, des calculs équivalents ou des contrôles par le fabricant ou pour le compte de celui-ci:

- *essai de stabilité conformément au point 3.2 de l'annexe I, des exigences essentielles;*
- *essai des caractéristiques de flottabilité conformément au point 3.3 de l'annexe I, des exigences essentielles.*

Disposition commune aux deux variantes

Ces essais, calculs ou contrôles sont effectués sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant. Le fabricant appose, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

L'ANNEXE VI décrit le module A bis, option 1, dans lequel la procédure du module A est complétée:

- par un essai de stabilité conformément au point 3.2 de l'annexe I relative aux exigences essentielles;

- par un essai des caractéristiques de flottabilité conformément au point 3.3 de l'annexe I relative aux exigences essentielles.

Ces essais, calculs ou contrôles sont effectués sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant ou le constructeur.

La deuxième phrase de l'annexe VI signifie que les essais, calculs équivalents ou contrôles sont effectués par le fabricant, ou pour le compte de celui-ci, afin de démontrer que le bateau répond aux exigences essentielles des points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, dans la mesure où celles-ci sont applicables.

L'organisme notifié convient, en concertation avec le constructeur, du type, du nombre et de la portée des essais, calculs équivalents et contrôles à effectuer ainsi que du nombre de bateaux sur lesquels ils doivent porter.

Il incombe à l'organisme notifié de s'assurer que ces essais, calculs équivalents ou contrôles sont effectués de manière à démontrer la conformité avec les points 3.2 et 3.3 des exigences essentielles.

Dans le module A bis, l'intervention de l'organisme notifié n'est prévue que pour la vérification des caractéristiques de flottabilité et de stabilité du bateau à évaluer ainsi que pour l'apposition de son numéro d'identification. On notera que ce module ne requiert pas l'intervention d'un organisme notifié au stade du processus de fabrication.

Annexe VII

Examen «CE de type» (module B)

1. Un organisme notifié constate et atteste qu'un exemplaire représentatif de la production considérée satisfait aux dispositions de la directive qui s'y appliquent.
2. La demande d'examen «CE de type» est introduite par le fabricant ou par son mandataire établi dans la Communauté auprès d'un organisme notifié de son choix.

La demande comporte:

- le nom et l'adresse du fabricant, ainsi que le nom et l'adresse du mandataire si la demande est introduite par celui-ci;
- une déclaration écrite spécifiant que la même demande n'a pas été introduite auprès d'un autre organisme notifié;
- la documentation technique décrite au paragraphe 3.

Le demandeur met à la disposition de l'organisme notifié un exemplaire représentatif de la production en question, ci-après dénommé «type» (*).

L'organisme notifié peut demander d'autres exemplaires si le programme d'essais le requiert.

3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences de la directive. Elle doit couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (annexe XIII).

(*) Un type peut couvrir plusieurs variantes du produit dans la mesure où les différences entre les variantes n'affectent pas le niveau de sécurité et les autres exigences de performance du produit.

4. L'organisme notifié:

4.1. examine la documentation technique, vérifie si le type a été fabriqué en conformité avec celle-ci et relève les éléments qui ont été conçus conformément aux dispositions applicables des normes visées à l'article 5, ainsi que les éléments dont la conception ne s'appuie pas sur les dispositions appropriées desdites normes;

4.2. effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si les solutions adoptées par le fabricant satisfont aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées;

4.3. effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si, dans le cas où le fabricant a choisi d'appliquer les normes entrant en ligne de compte, celles-ci ont été réellement appliquées;

4.4. convient avec le demandeur de l'endroit où les contrôles et les essais nécessaires seront effectués.

5. Lorsque le type satisfait aux dispositions de la directive, l'organisme notifié délivre une attestation d'examen «CE de type» au demandeur. L'attestation comporte le nom et l'adresse du fabricant, les conclusions du contrôle, les conditions de validité du certificat et les données nécessaires à l'identification du type approuvé.

Une liste des parties significatives de la documentation technique est annexée à l'attestation et une copie conservée par l'organisme notifié.

S'il refuse de délivrer une attestation de type au fabricant, l'organisme notifié motive d'une façon détaillée ce refus.

6. Le demandeur informe l'organisme notifié qui détient la documentation technique

relative à l'attestation «CE de type» de toutes les modifications au produit approuvé qui doivent recevoir une nouvelle approbation lorsque ces modifications peuvent remettre en cause la conformité aux exigences essentielles ou aux conditions d'utilisation prévues du produit. Cette nouvelle approbation est délivrée sous la forme d'un complément à l'attestation initiale d'examen «CE de type».

- 7. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations utiles concernant les attestations d'examen «CE de type» et les compléments délivrés et retirés.*
- 8. Les autres organismes notifiés peuvent obtenir une copie des attestations d'examen «CE de type» et/ou de leurs compléments. Les annexes des attesta-*

tions sont tenues à la disposition des autres organismes notifiés.

- 9. Le fabricant ou son mandataire conserve avec la documentation technique une copie des attestations d'examen «CE de type» et de leurs compléments pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.*

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis dans la Communauté, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché communautaire.

L'ANNEXE VII décrit le module B (examen CE de type), associé au module C, D ou F dans le cadre de la directive sur les bateaux de plaisance.

Annexe VIII

Conformité au type (module C)

1. *Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté assure et déclare que les produits en question sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (annexe XV).*
2. *Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits fabriqués au type décrit dans l'attestation*

d'examen «CE de type» et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

3. *Le fabricant ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.*

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis dans la Communauté, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché communautaire (annexe XIII).

L'ANNEXE VIII décrit le module C (conformité au type).

Annexe IX

Assurance de la qualité de la production (module D)

1. Le fabricant qui remplit les obligations prévues au point 2 assure et déclare que les produits visés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et répondent aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (annexe XV). Le marquage «CE» est accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

2. Le fabricant doit appliquer un système approuvé de qualité de la production, effectuer une inspection et des essais de produits finis prévus au point 3 et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système de qualité

3.1. Le fabricant introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix pour les produits concernés.

Cette demande comprend:

- toutes les informations pertinentes pour la catégorie de produits envisagés;
- la documentation relative au système de qualité;
- le cas échéant, la documentation technique relative au type approuvé (annexe XIII) et une copie de l'attestation d'examen «CE de type».

3.2. Le système de qualité doit garantir la conformité des produits (au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type») et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent être réunis de manière systématique et ordonnée dans une documentation sous la forme de mesures, de procédures et d'instruction écrites. Cette documentation relative au système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, des plans, des manuels et des dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en ce qui concerne la qualité des produits;
 - des procédés de fabrication, des techniques de contrôle et de l'assurance de la qualité et des techniques et actions systématiques qui seront appliquées;
 - des examens et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication, avec indication de la fréquence à laquelle ils auront lieu;
 - des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.;
 - des moyens de surveillance permettant de contrôler l'obtention de la qualité requise des produits et le fonctionnement efficace du système de qualité.
- 3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il satisfait aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs comportera au moins un membre expérimenté dans l'évaluation de la technologie du produit concerné. La procédure d'évaluation comporte une visite d'inspection dans les installations du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

- 3.4. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son mandataire informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de toute adaptation envisagée du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système modifié de qualité continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ou s'il y a lieu de procéder à une nouvelle évaluation.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

- 4.1. Le but de la surveillance est d'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations découlant du système approuvé de qualité.

- 4.2. Le fabricant accorde à l'organisme notifié l'accès, à des fins d'inspection, aux lieux de fabrication, d'inspection, d'essais et de stockage et lui

fournit toutes les informations nécessaires, et notamment:

- la documentation relative au système de qualité;
- les dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

- 4.3. L'organisme notifié effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité; il fournit un rapport d'audit au fabricant.

- 4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité, si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.

5. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:

- la documentation visée au point 3.1, deuxième alinéa, deuxième tiret;
- les adaptations visées au point 3.4, deuxième alinéa;
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4, dernier alinéa, et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

L'ANNEXE IX décrit le module D (assurance de la qualité de la production).

Annexe X

Vérification sur produits (module F)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté assure et déclare que les produits qui ont été soumis aux dispositions du paragraphe 3 sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et remplissent les exigences de la directive qui s'y appliquent.
2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et aux exigences de la directive qui s'y appliquent. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration de conformité (annexe XV).
3. L'organisme notifié effectue les examens et essais appropriés, afin de vérifier la conformité du produit aux exigences de la directive, soit par contrôle et essai de chaque produit comme spécifié au point 4, soit par contrôle et essai des produits sur une base statistique comme spécifié au point 5, au choix du fabricant.
 - 3a. Le fabricant ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une période d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.
4. Vérification par contrôle et essai de chaque produit
 - 4.1. Tous les produits sont examinés individuellement et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents sont effectués afin de vérifier leur conformité au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et aux exigences applicables de la directive.
 - 4.2. L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit approuvé et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués.
 - 4.3. Le fabricant ou son mandataire est en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.
5. Vérification statistique
 - 5.1. Le fabricant présente ses produits sous la forme de lots homogènes et prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure l'homogénéité de chaque lot produit.
 - 5.2. Tous les produits sont disponibles à des fins de vérification sous la forme de lots homogènes. Un échantillon est prélevé au hasard sur chaque lot. Les produits constituant un échantillon sont examinés individuellement, et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier leur conformité aux exigences applicables de la directive et pour déterminer l'acceptation ou le rejet du lot.
 - 5.3. La procédure statistique utilise les éléments suivants:
 - la méthode statistique à appliquer;
 - le plan d'échantillon avec ses caractéristiques opérationnelles.
 - 5.4. Pour les lots acceptés, l'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués. Tous les produits du lot peuvent être mis sur le marché, à l'exception des produits de l'échantillon dont on a constaté qu'ils n'étaient pas conformes.

Si un lot est rejeté, l'organisme notifié compétent prend les mesures appropriées pour empêcher la mise sur le marché de ce lot. En cas de rejet fréquent de lots, l'organisme notifié peut suspendre la vérification statistique.

Le fabricant peut apposer, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce

dernier au cours du processus de fabrication.

5.5. Le fabricant ou son mandataire doit être en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.

L'ANNEXE X décrit le module F (vérification sur produits).

Annexe XI

Vérification à l'unité (module G)

- 1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant assure et déclare que le produit considéré qui a obtenu l'attestation visée au paragraphe 2 est conforme aux exigences de la directive qui s'y appliquent. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur le produit et établit une déclaration de conformité (annexe XV).*
- 2. L'organisme notifié examine le produit et effectue les essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents pour*

vérifier sa conformité aux exigences applicables de la directive.

L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur le produit approuvé et établit une attestation de conformité relative aux essais effectués.

- 3. La documentation technique a pour but de permettre l'évaluation de la conformité aux exigences de la directive ainsi que la compréhension de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit (annexe XIII).*

L'ANNEXE XI décrit le module G (vérification à l'unité).

Annexe XII

Assurance qualité complète (module H)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (annexe XV). Le marquage «CE» est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

2. Le fabricant met en œuvre un système de qualité approuvé pour la conception, la fabrication, l'inspection finale des produits et les essais, comme spécifié au point 3, et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système de qualité

3.1. Le fabricant soumet une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié.

La demande comprend:

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée;
- la documentation sur le système de qualité.

3.2. Le système de qualité doit assurer la conformité des produits aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité permet une

interprétation uniforme des mesures de procédure et de qualité telles que programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organisme, des responsabilités des cadres et leurs pouvoirs en matière de qualité de la conception et de la qualité des produits;
- des spécifications techniques de conception, y compris les normes qui seront appliquées et, lorsque les normes visées à l'article 5 ne sont pas appliquées entièrement, des moyens qui seront utilisés pour que les exigences essentielles de la directive qui s'appliquent aux produits soient respectées;
- des techniques de contrôle et de vérification de la conception, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés lors de la conception des produits en ce qui concerne la catégorie de produits couverts;
- des techniques correspondantes de fabrication, de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité, des procédés et actions systématiques qui seront utilisés;
- des contrôles et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication et de la fréquence à laquelle ils auront lieu;
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.;
- des moyens permettant de vérifier la réalisation de la qualité voulue en matière de conception et de produit,

ainsi que le fonctionnement efficace du système de qualité.

- 3.3. *L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante (EN 29001).*

L'équipe d'auditeurs comprend au moins un membre ayant acquis, en tant qu'assesseur, l'expérience de la technologie concernée. La procédure d'évaluation comprend une visite dans les locaux du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. Elle contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

- 3.4. *Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.*

Le fabricant ou son représentant mandaté informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

4. *Surveillance CE sous la responsabilité de l'organisme notifié*

- 4.1. *Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.*

- 4.2. *Le fabricant autorise l'organisme notifié à accéder, à des fins d'inspection, aux lieux de conception, de fabrication, d'inspection et d'essais et de*

stockage et lui fournit toute l'information nécessaire, en particulier:

- *la documentation sur le système de qualité;*
- *les dossiers de qualité prévus dans la partie du système de qualité consacrée à la conception, tels que résultats des analyses, des calculs, des essais, etc.;*
- *les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la fabrication, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.*

- 4.3. *L'organisme notifié procède périodiquement à des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité et fournit un rapport d'audit au fabricant.*

- 4.4. *En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai au fabricant.*

5. *Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:*

- *la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa deuxième tiret;*
- *les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa;*
- *les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.*

6. *Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.*

L'ANNEXE XII décrit le module H (assurance qualité complète).

Annexe XIII

Documentation technique fournie par le constructeur ou le fabricant

La documentation technique visée aux annexes V, VII, VIII, IX et XI doit indiquer quels sont les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les éléments ou les bateaux satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporter toutes les données utiles à cet égard.

La documentation doit permettre de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité aux exigences de la présente directive.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation:

- une description générale du produit;*
- des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.;*
- les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et*

schémas ainsi que le fonctionnement du produit;

- une liste des normes visées à l'article 5, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées;*
- les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.;*
- les procès-verbaux d'essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 de l'annexe I, des exigences essentielles et de flottabilité selon le point 3.3 de l'annexe I, des exigences essentielles.*

L'ANNEXE XIII indique quelle documentation technique doit être fournie par le constructeur ou le fabricant lorsqu'il est fait usage des modules d'évaluation de la conformité A, B, C, D et G.

Cette documentation comprend les procès-verbaux d'essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 de l'annexe I énumérant les exigences essentielles, et de flottabilité selon le point 3.3 de ladite annexe.

Annexe XIV

Critères minimaux devant être pris en considération par les États membres pour la notification des organismes

1. *L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent être ni le concepteur, ni le constructeur, ni le fournisseur, ni l'installateur des éléments ou bateaux qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la construction, la commercialisation ou l'entretien des éléments ou bateaux. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le constructeur et l'organisme.*
2. *L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications.*
3. *L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.*
4. *Le personnel chargé des contrôles doit posséder:*
 - *une bonne formation technique et professionnelle;*
 - *une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles;*
 - *l'aptitude requise pour rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.*
5. *L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne peut être fonction ni du nombre des contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.*
6. *L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les contrôles ne soient effectués directement par l'État membre.*
7. *Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la présente directive ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.*

L'ANNEXE XIV présente les critères minimaux à prendre en compte par les États membres lorsqu'ils désignent les organismes notifiés.

Annexe XV

Déclaration écrite de conformité

1. La déclaration écrite de conformité aux dispositions de la directive doit accompagner:

- le bateau de plaisance et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, point 2.5);
- les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II.

2. La déclaration écrite de conformité doit comprendre les éléments suivants ⁽¹⁾:

- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté ⁽²⁾;
- description du bateau de plaisance ⁽³⁾;
- références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;
- le cas échéant, référence de l'attestation «CE de type» délivrée par un organisme notifié;
- le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;
- identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

1) Cette déclaration de conformité doit toujours accompagner:

- le bateau de plaisance et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, point 2.5);
- les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II.

2) Elle doit comprendre les éléments suivants:

- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté;
- description du bateau de plaisance;
- références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;
- le cas échéant, référence de l'attestation «CE de type» délivrée par un organisme notifié;
- le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;
- identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

On se reportera aux définitions des notions de «constructeur», de «mandataire», etc., au sens de l'article 4.

L'ANNEXE XV traite de la déclaration écrite de conformité aux dispositions de la directive.

⁽¹⁾ Et être rédigée dans la ou les langues visées à l'annexe I, point 2.5.

⁽²⁾ Raison sociale, adresse complète; au cas où il y a un mandataire, indiquer la raison sociale et l'adresse du fabricant.

⁽³⁾ Description du produit en cause: marque, type, numéro de série (le cas échéant).

Certains constructeurs fabriquent des bateaux destinés à être propulsés par des moteurs hors-bord mais ne fournissent pas le moteur au moment où le bateau est mis sur le marché. C'est alors au distributeur ou à l'utilisateur final de choisir le type et la puissance du moteur, voire de décider qu'il peut s'en passer. Dans ce cas, le bateau est réputé prêt à être utilisé avant que le moteur ait été choisi, et il convient de se référer

aux exigences susmentionnées en ce qui concerne la déclaration de conformité.

Lors de sa dixième réunion, qui a eu lieu en Grèce les 12 et 13 juin 2003, le groupe de coordination administrative (ADCO) des autorités de surveillance du marché des États membres a adopté un format commun de déclaration de conformité, qui est reproduit ci-après. Ce format a servi de modèle aux autorités de surveillance du marché pour

mettre au point les versions nationales de la déclaration de conformité dans la ou les langues officielles de leur État membre. Bien que l'emploi de ce format commun ne soit pas obligatoire, il est fortement recommandé, étant donné qu'il facilitera l'acceptation dans l'ensemble de l'Union européenne d'un document qui fournit toutes les informations essentielles jugées nécessaires par les autorités de surveillance du marché des États membres de l'EEE.

Type de bateau

- 01 voilier
 02 gonflable
 03 autre (préciser):

Type de coque:

- 01 monocoque
 02 multicoque
 03 autre (préciser):

Matériau de construction:

- 01 aluminium, alliage léger
 02 plastique ou plastique renforcé de fibres
 03 acier, alliage
 04 bois
 05 autre (préciser):

Propulsion:

- 01 voiles
 02 moteur essence
 03 moteur gazole
 04 moteur électrique
 05 avirons
 06 autre (préciser):

Type de moteur:

- 01 hors-bord
 02 in-bord
 03 embase relevable
 04 autre (préciser):

Pont

- 01 fermé
 02 partiellement
 03 ouvert

<i>Exigences essentielles de sécurité</i> (réf. aux points pertinents de l'annexe 1 à la directive 94/25/CE)	Normes harmonisées appliquées	Normes ISO appliquées	Autres documents normatifs	Voir documentation technique
Conditions générales (2)				
Numéro d'identification de la coque — HIN (2.1)				
Plaque du constructeur (2.2)				
Prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord (2.3)				
Visibilité à partir du poste de barre principal (2.4)				
Manuel du propriétaire (2.5)				
Exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction (3)				
Structure (3.1)				
Stabilité et franc-bord (3.2)				
Flottabilité (3.3)				
Ouvertures dans la coque, le pont et la superstructure (3.4)				
Envahissement (3.5)				
Charge maximale recommandée par le constructeur (3.6)				
Arrimage des radeaux de sauvetage (3.7)				
Évacuation (3.8)				
Ancrage, amarrage et remorquage (3.9)				
Caractéristiques concernant les manœuvres (4)				
Exigences relatives aux équipements et à leur installation (5)				
Moteurs et compartiments moteurs (5.1)				
Moteurs in-bord (5.1.1)				
Ventilation (5.1.2)				
Parties exposées (5.1.3)				
Démarrage des moteurs hors-bord (5.1.4)				
Circuit d'alimentation (5.2)				
Généralités — Circuit d'alimentation (5.2.1)				
Réservoirs de carburant (5.2.2)				
Circuits électriques (5.3)				
Direction (5.4)				
Généralités — Direction (5.4.1)				
Dispositifs de secours (5.4.2)				
Appareils à gaz (5.5)				
Protection contre l'incendie (5.6)				
Généralités — Protection contre l'incendie (5.6.1)				
Équipement de lutte contre l'incendie (5.6.2)				
Feux de navigation (5.7)				
Prévention des décharges (5.8)				

Appendice 1

Préambule et exposé des motifs

DIRECTIVE 94/25/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 100 A,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

statuant selon la procédure prévue à l'article 189 B du traité,

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

Le premier considérant est extrait du deuxième paragraphe de l'article 14 (ex-article 7 A) du traité, qui établit le marché unique. L'ex-article 100 A (désormais article 95), qui est la base juridique de la directive, est cité dans le premier paragraphe de cet article comme étant l'une des dispositions en vertu desquelles la Communauté arrête les mesures destinées à établir progressivement le marché intérieur.

considérant que les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans les différents États membres en ce qui concerne les caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance ont un contenu et un champ d'application différents; que de telles disparités sont de nature à créer des entraves aux échanges et des conditions de concurrence inégales dans le marché intérieur;

Le deuxième considérant indique que les dispositions législatives, réglementaires et adminis-

tratives en vigueur dans les différents États membres qui ont un contenu et un champ d'application différents (et doivent donc être harmonisées) sont celles qui concernent les caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance. Il s'agit uniquement des caractéristiques de sécurité pour la construction des bateaux de plaisance, à l'exclusion de toute autre disposition.

considérant que l'harmonisation des législations nationales est la seule manière de supprimer ces entraves au libre-échange; que cet objectif ne peut être atteint de manière satisfaisante par les États membres individuels; que la présente directive n'établit que les exigences indispensables à la libre circulation des bateaux de plaisance;

Le troisième considérant justifie le recours à l'harmonisation au moyen d'une directive, dont la transposition doit remplacer les dispositions nationales jusque-là en vigueur, en faisant valoir que c'est la seule manière de supprimer les entraves aux échanges.

On a pu quantifier les effets de ces entraves aux échanges: dans les États membres ayant une législation nationale dans ce domaine, environ 70 % de la demande du marché était couverte par la production intérieure, alors que dans les États membres dépourvus d'une telle législation cette part n'était que d'environ 50 %. Par ailleurs, ce considérant restreint la portée de la directive à l'établissement d'exigences essentielles en matière de construction en vue de supprimer les entraves aux échanges.

considérant que la présente directive ne s'applique qu'aux bateaux de plaisance d'une longueur minimale de 2,5 mètres et d'une longueur maximale de 24 mètres, cette dernière étant dérivée des normes ISO;

Le quatrième considérant se rapporte à l'article 1^{er} et indique quelle est la longueur de la coque des bateaux de plaisance visés.

considérant que, dans la mesure où elle ne peut être réalisée par la reconnaissance mutuelle de l'équivalence entre tous les États membres, l'élimination des entraves techniques dans le domaine des bateaux de plaisance et de leurs éléments ou pièces d'équipement doit suivre la nouvelle approche prévue dans la résolution du Conseil du 7 mai 1985, qui impose la définition d'exigences essentielles concernant la sécurité et d'autres aspects présentant une importance pour le bien-être général; que l'article 100 A, paragraphe 3, du traité prévoit que la Commission, dans ses propositions en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé; que les exigences essentielles constituent les critères auxquels les bateaux de plaisance, les bateaux partiellement achevés ainsi que les éléments ou pièces d'équipement, avant et après leur installation, doivent répondre;

Le cinquième considérant justifie l'adoption de la directive par le motif que, dans certains États membres, il n'existe pas de dispositions législatives, réglementaires ou administratives qui pourraient faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle de l'équivalence entre les États membres.

Ce considérant situe également la directive dans l'optique de la «nouvelle approche» et dans celle de l'ex-article 100 A, paragraphe 3, du traité (désormais article 95), qui prévoit que la Commission, dans ses propositions en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé. La sécurité est le domaine qui est normalement couvert par les directives «Nouvelle approche», mais cette directive est la première dans laquelle l'environnement est spécifiquement visé par l'une des exigences essentielles concernant la fabrication des produits.

considérant que, dès lors, la présente directive ne définit que des exigences essentielles; que, pour faciliter la preuve de la conformité aux exigences essentielles, il est nécessaire de disposer de normes harmonisées sur le plan européen pour les bateaux de plaisance ainsi que les éléments ou pièces d'équipement; que ces normes harmoni-

sées sur le plan européen sont élaborées par des organismes privés et doivent conserver leur statut de dispositions non impératives; que, à cette fin, le Comité européen de normalisation (CEN) et le Comité européen de normalisation électrotechnique (Cenélec) sont reconnus comme étant les organismes compétents pour adopter les normes harmonisées conformément aux orientations générales pour la coopération entre la Commission et ces deux organismes, signées le 13 novembre 1984; que, au sens de la présente directive, une norme harmonisée est une spécification technique (norme européenne ou document d'harmonisation) adoptée par l'un ou l'autre de ces organismes, ou les deux, sur mandat de la Commission, conformément à la directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques, ainsi qu'en vertu des orientations générales susvisées;

Le sixième considérant rappelle la nécessité de satisfaire aux exigences essentielles de la directive et le rôle que les normes harmonisées peuvent jouer pour faciliter la tâche de démontrer la conformité aux exigences essentielles, tout en confirmant leur statut de dispositions non obligatoires.

considérant que, vu la nature des risques inhérents à l'utilisation des bateaux de plaisance et de leurs éléments et pièces d'équipement, il est nécessaire de mettre en place des procédures d'évaluation de la conformité aux exigences essentielles de la directive; que ces procédures doivent être conçues en fonction du degré de risque que peuvent présenter les bateaux de plaisance, ainsi que leurs éléments et pièces d'équipement; que, par conséquent, chaque catégorie de conformité doit être complétée par une procédure adéquate ou un choix entre plusieurs procédures équivalentes; que les procédures retenues correspondent à la décision 93/465/CEE du Conseil, du 22 juillet 1993, concernant les modules relatifs aux différentes phases de procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique;

Le septième considérant justifie l'adoption de plusieurs procédures pour l'évaluation de la

conformité aux exigences essentielles en fonction du degré de risque que peuvent présenter les bateaux de plaisance.

considérant que le Conseil a prévu l'apposition du marquage «CE» soit par le fabricant, soit par son mandataire établi dans la Communauté; que ce marquage signifie la conformité du bateau de plaisance ainsi que des éléments et pièces d'équipement avec toutes les exigences essentielles et procédures d'évaluation prévues par le droit communautaire d'application pour le produit;

Le huitième considérant explique le sens du marquage «CE», à savoir indiquer la conformité aux exigences essentielles et aux procédures d'évaluation de la conformité applicables au produit.

considérant qu'il est approprié que les États membres puissent, ainsi qu'il est prévu à l'article 100 A, paragraphe 5, du traité, prendre des mesures provisoires de nature à limiter ou à interdire la mise sur le marché et l'utilisation des bateaux de plaisance ou des éléments ou pièces d'équipement, au cas où ils présentent un risque particulier pour la sécurité des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens, pour autant que ces mesures soient soumises à une procédure communautaire de contrôle;

Le neuvième considérant présente la clause de sauvegarde prévue à l'article 7.

considérant que les destinataires de toute décision prise dans le cadre de la présente directive doivent connaître les motivations de cette décision et les moyens de recours qui leur sont ouverts;

Le dixième considérant expose la clause de transparence des articles 11 et 12.

considérant qu'il est nécessaire de prévoir un régime transitoire permettant la mise sur le marché et la mise en service des bateaux de plaisance et de leurs éléments et pièces d'équipement fabriqués conformément aux réglementations nationales en vigueur à la date d'adoption de la présente directive;

Le onzième considérant fait état de la nécessité du régime transitoire prévu à l'article 13, paragraphe 3.

considérant que cette directive ne contient pas de dispositions visant à limiter l'emploi du bateau de plaisance après sa mise en service;

Le douzième considérant précise qu'aucune disposition de la directive ne vise à restreindre l'utilisation des bateaux de plaisance.

considérant que la construction de bateaux de plaisance peut avoir des incidences sur l'environnement dans la mesure où les bateaux peuvent émettre des substances polluantes; qu'il est donc nécessaire de prévoir, dans le cadre de la présente directive, des dispositions relatives à la protection de l'environnement, pour autant que ces dispositions concernent la construction des bateaux de plaisance du point de vue de son impact direct sur l'environnement;

Le treizième considérant présente les exigences essentielles de construction dont il faut tenir compte dans la conception des bateaux de plaisance pour protéger l'environnement.

considérant que les dispositions de la présente directive ne devraient pas affecter le droit des États membres d'arrêter, dans le respect du traité, les exigences qu'ils peuvent juger nécessaires en matière de navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux de plaisance d'une manière qui n'est pas spécifiée dans la présente directive,

Le quatorzième et dernier considérant étaye le douzième en indiquant que, conformément au traité, les États membres ont le droit d'établir des exigences concernant la navigation sur certaines eaux, pour autant que cela n'oblige pas à modifier les bateaux de plaisance d'une manière qui n'est pas précisée dans la directive.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Appendice 2

Texte de la directive 94/25/CE

DIRECTIVE 94/25/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 juin 1994

concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 100 A,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

statuant selon la procédure prévue à l'article 189 B du traité ⁽³⁾,

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans les différents États membres en ce qui concerne les caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance ont un contenu et un champ d'application différents; que de telles disparités sont de nature à créer des entraves aux échanges et des conditions de concurrence inégales dans le marché intérieur;

considérant que l'harmonisation des législations nationales est la seule manière de supprimer ces entraves au libre-échange; que cet objectif ne peut être atteint de manière satisfaisante par les États membres individuels; que la présente directive n'établit que les exigences indispensables à la libre circulation des bateaux de plaisance;

considérant que la présente directive ne s'applique qu'aux bateaux de plaisance d'une longueur minimale de 2,5 mètres et d'une longueur maximale de 24 mètres, cette dernière étant dérivée des normes ISO;

considérant que, dans la mesure où elle ne peut être réalisée par la reconnaissance mutuelle de l'équivalence entre tous les États membres, l'élimination des entraves techniques dans le domaine des bateaux de plaisance et de leurs éléments ou pièces d'équipement doit suivre la nouvelle approche prévue dans la résolution du Conseil

du 7 mai 1985 ⁽⁴⁾, qui impose la définition d'exigences essentielles concernant la sécurité et d'autres aspects présentant une importance pour le bien-être général; que l'article 100 A paragraphe 3 du traité prévoit que la Commission, dans ses propositions en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé; que les exigences essentielles constituent les critères auxquels les bateaux de plaisance, les bateaux partiellement achevés ainsi que les éléments ou pièces d'équipement, avant et après leur installation, doivent répondre;

considérant que, dès lors, la présente directive ne définit que des exigences essentielles; que, pour faciliter la preuve de la conformité aux exigences essentielles, il est nécessaire de disposer de normes harmonisées sur le plan européen pour les bateaux de plaisance ainsi que les éléments ou pièces d'équipement; que ces normes harmonisées sur le plan européen sont élaborées par des organismes privés et doivent conserver leur statut de dispositions non impératives; que, à cette fin, le Comité européen de normalisation (CEN) et le Comité européen de normalisation électrotechnique (Cenélec) sont reconnus comme étant les organismes compétents pour adopter les normes harmonisées conformément aux orientations générales pour la coopération entre la Commission et ces deux organismes, signées le 13 novembre 1984; que, au sens de la présente directive, une norme harmonisée est une spécification technique (norme européenne ou document d'harmonisation) adoptée par l'un ou l'autre de ces organismes, ou les deux, sur mandat de la Commission, conformément à la directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ⁽⁵⁾, ainsi qu'en vertu des orientations générales susvisées;

considérant que, vu la nature des risques inhérents à l'utilisation des bateaux de plaisance et de leurs éléments et pièces d'équipement, il est nécessaire de mettre en place des procédures d'évaluation de la conformité aux exigences essentielles de la directive; que ces procédures doivent être conçues en fonction du degré de risque que peuvent présenter les bateaux de plaisance, ainsi que leurs éléments et pièces d'équipement; que, par conséquent, chaque catégorie de conformité doit être complétée par une procédure adéquate ou un choix entre plusieurs procédures équivalentes; que les procédures retenues correspon-

⁽¹⁾ JO n° C 123 du 15. 5. 1992, p. 7.

⁽²⁾ JO n° C 313 du 30. 11. 1992, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 18 novembre 1992 (JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 17). Position commune du Conseil du 16 novembre 1993 (JO n° C 137 du 19. 5. 1994, p. 1). Décision du Parlement européen du 9 mars 1994 (JO n° C 91 du 28. 3. 1994).

⁽⁴⁾ JO n° C 136 du 4. 6. 1985, p. 1.

⁽⁵⁾ JO n° L 109 du 26. 4. 1983, p. 8. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 88/182/CEE (JO n° L 81 du 26. 3. 1988, p. 75).

dent à la décision 93/465/CEE du Conseil, du 22 juillet 1993, concernant les modules relatifs aux différentes phases de procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique ⁽¹⁾;

considérant que le Conseil a prévu l'apposition du marquage «CE» soit par le fabricant, soit par son mandataire établi dans la Communauté; que ce marquage signifie la conformité du bateau de plaisance ainsi que des éléments et pièces d'équipement avec toutes les exigences essentielles et procédures d'évaluation prévues par le droit communautaire d'application pour le produit;

considérant qu'il est approprié que les États membres puissent, ainsi qu'il est prévu à l'article 100 A paragraphe 5 du traité, prendre des mesures provisoires de nature à limiter ou à interdire la mise sur le marché et l'utilisation des bateaux de plaisance ou des éléments ou pièces d'équipement, au cas où ils présentent un risque particulier pour la sécurité des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens, pour autant que ces mesures soient soumises à une procédure communautaire de contrôle;

considérant que les destinataires de toute décision prise dans le cadre de la présente directive doivent connaître les motivations de cette décision et les moyens de recours qui leur sont ouverts;

considérant qu'il est nécessaire de prévoir un régime transitoire permettant la mise sur le marché et la mise en service des bateaux de plaisance et de leurs éléments et pièces d'équipement fabriqués conformément aux réglementations nationales en vigueur à la date d'adoption de la présente directive;

considérant que cette directive ne contient pas de dispositions visant à limiter l'emploi du bateau de plaisance après sa mise en service;

considérant que la construction de bateaux de plaisance peut avoir des incidences sur l'environnement dans la mesure où les bateaux peuvent émettre des substances polluantes; qu'il est donc nécessaire de prévoir, dans le cadre de la présente directive, des dispositions relatives à la protection de l'environnement, pour autant que ces dispositions concernent la construction des bateaux de plaisance du point de vue de son impact direct sur l'environnement;

considérant que les dispositions de la présente directive ne devraient pas affecter le droit des États membres d'arrêter, dans le respect du traité, les exigences qu'ils peuvent juger nécessaires en matière de navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux de plaisance d'une manière qui n'est pas spécifiée dans la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER

Article premier

1. La présente directive s'applique aux bateaux de plaisance, aux bateaux de plaisance partiellement achevés et aux éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II, tant avant qu'après leur installation.

2. Au sens de la présente directive, on entend par «bateau de plaisance» tout bateau de tout type et de tout mode de propulsion dont la longueur de la coque, mesurée conformément aux normes harmonisées applicables, est comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres et qui est destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir. Le fait que le même bateau puisse être utilisé pour l'affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance ne l'empêche pas d'être couvert par la présente directive lorsqu'il est mis sur le marché à des fins de loisir.

3. Sont exclus du champ d'application de la présente directive:

- a) les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur constructeur;
- b) les canoës et les kayaks, les gondoles et les pédalos;
- c) les planches à voile;
- d) les planches à moteur, les embarcations individuelles et autres engins similaires à moteur;
- e) les originaux et les copies individuelles de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignées comme telles par leur constructeur;
- f) les bateaux expérimentaux à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire;
- g) les bateaux construits pour utilisation personnelle à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
- h) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 2, notamment ceux définis dans la directive 82/214/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ⁽²⁾, indépendamment du nombre de passagers;

⁽¹⁾ JO n° L 220 du 30. 8. 1993, p. 23.

⁽²⁾ JO n° L 301 du 28. 10. 1982, p. 1.

- i) les submersibles;
- j) les aéroglisseurs;
- k) les hydroptères.

Article 2

Mise sur le marché et mise en service

1. Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour que les produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 ne puissent être mis sur le marché ou mis en service pour une utilisation conforme à leur destination que s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement.

2. Les dispositions de la présente directive n'empêchent pas les États membres d'adopter, dans le respect du traité, des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux qui sont conformes à la présente directive.

Article 3

Exigences essentielles

Les produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 doivent satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, de santé, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs définies à l'annexe I.

Article 4

Libre circulation des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1

1. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et la mise en service sur leur territoire des bateaux de plaisance portant le marquage «CE» visé à l'annexe IV qui indique qu'ils sont conformes à toutes les dispositions de la présente directive, y compris les procédures de conformité visées au chapitre II.

2. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de bateaux partiellement achevés lorsque le constructeur ou son mandataire

établi dans la Communauté ou la personne responsable de la mise sur le marché déclare, conformément à l'annexe III point a), qu'ils sont destinés à être achevés par d'autres.

3. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et la mise en service des éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II et portant le marquage «CE» visé à l'annexe IV qui indique qu'ils sont conformes aux exigences essentielles pertinentes, lorsque ces éléments ou pièces d'équipement sont destinés à être incorporés dans les bateaux de plaisance, conformément à la déclaration visée à l'annexe III point b) du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou, dans le cas d'importations en provenance de pays tiers, de toute personne qui met sur le marché communautaire ces éléments ou pièces d'équipement.

4. Les États membres ne font pas obstacle, notamment lors de salons, d'expositions et de démonstrations, à la présentation des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 qui ne sont pas conformes à la présente directive pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne peuvent être mis sur le marché ni mis en service avant leur mise en conformité.

5. Lorsque les produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 font l'objet d'autres directives portant sur d'autres aspects et prévoyant l'apposition du marquage «CE», celui-ci indique que ces produits satisfont également aux dispositions de ces autres directives. Toutefois, si une ou plusieurs de ces directives laissent le choix au fabricant, pendant une période transitoire, du régime à appliquer, le marquage «CE» indique que les produits satisfont aux dispositions des seules directives appliquées par le fabricant. Dans ce cas, les références de ces directives, telles que publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*, doivent être indiquées sur les documents, notices ou instructions requis par ces directives et accompagnant ces produits.

Article 5

Les États membres présument conformes aux exigences essentielles visées à l'article 3 les produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 qui satisfont aux normes nationales correspondantes adoptées conformément aux normes harmonisées dont les numéros de référence ont été publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*; les États membres publient les numéros de référence de ces normes nationales.

Article 6

1. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que les normes harmonisées visées à l'article 5 ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles visées à l'article 3, la Commission ou l'État membre saisit le comité institué par la directive 83/189/CEE en exposant ses raisons. Le comité émet un avis d'urgence.

Compte tenu de l'avis du comité, la Commission notifie aux États membres si les normes concernées doivent être retirées ou non des publications visées à l'article 5.

2. La Commission peut arrêter toute mesure appropriée en vue d'assurer l'application pratique et uniforme de la présente directive selon la procédure prévue au paragraphe 3.

3. La Commission est assistée par un comité permanent composé de représentants désignés par les États membres et présidé par un représentant de la Commission.

Le comité permanent établit son règlement intérieur.

Le représentant de la Commission soumet au comité permanent un projet des mesures à prendre. Ledit comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a la droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité permanent. Elle informe ledit comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

4. Le comité permanent peut en outre examiner toute question relative à l'application de la présente directive et évoquée par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande d'un État membre.

Article 7

Clause de sauvegarde

1. Lorsqu'un État membre constate que des bateaux de plaisance ou des éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II, portant le marquage «CE» prévu à l'annexe IV, lorsqu'ils sont correctement construits, installés et entretenus et utilisés conformément à leur destination, risquent de mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens ou l'environnement, il prend toutes les mesures provisoires utiles pour retirer ces produits du marché ou interdire ou restreindre leur mise sur le marché ou leur mise en service.

L'État membre informe immédiatement la Commission de ces mesures et indique les raisons de sa décision si, en particulier, la non-conformité résulte:

- a) du non-respect des exigences essentielles visées à l'article 3;
- b) d'une mauvaise application des normes visées à l'article 5 pour autant que l'application de ces normes soit invoquée;

c) d'une lacune dans les normes visées à l'article 5 elles-mêmes.

2. La Commission consulte les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation:

- que les mesures sont justifiées, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative, ainsi que les autres États membres; au cas où la décision visée au paragraphe 1 est motivée par une lacune des normes, la Commission, après consultation des parties concernées, saisit le comité visé à l'article 6 paragraphe 1 dans un délai de deux mois si l'État membre ayant pris la décision entend la maintenir et elle entame la procédure prévue à l'article 6 paragraphe 1,
- que les mesures sont injustifiées, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

3. Lorsqu'un élément ou une pièce d'équipement visé à l'annexe II ou un bateau porte, sans être conforme, le marquage «CE», les mesures appropriées sont prises par l'État membre ayant autorité sur celui qui a apposé le marquage; cet État membre en informe la Commission et les autres États membres.

4. La Commission s'assure que les États membres sont tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

CHAPITRE II

Évaluation de la conformité

Article 8

Avant de produire et de mettre sur le marché les produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté applique, pour les catégories de conception des bateaux A, B, C et D, visées à l'annexe I point 1, les procédures indiquées ci-dessous.

1) Pour les catégories A et B:

- pour les bateaux dont la coque a moins de 12 mètres de long: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A *bis*) visé à l'annexe VI,
- pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen «CE de type» (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visé à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + F, ou G, ou H.

2) Pour la catégorie C:

- a) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres:
- en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V,
 - en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI;
- b) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen «CE de type» (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visé à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + F, ou G, ou H.

3) Pour la catégorie D:

pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V.

- 4) Pour les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II: l'un des modules suivants: B + C, ou B + D, ou B + F, ou G, ou H.

*Article 9***Organismes notifiés**

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes qu'ils ont désignés pour effectuer les tâches se rapportant aux procédures d'évaluation de la conformité visées à l'article 8 ainsi que les tâches spécifiques pour lesquelles ces organismes ont été désignés et les numéros d'identification que la Commission leur a au préalable attribués.

La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* une liste des organismes notifiés comprenant les numéros d'identification qu'elle leur a attribués ainsi que les tâches pour lesquelles ils ont été notifiés. La Commission assure la mise à jour de cette liste.

2. Les États membres appliquent les critères prévus à l'annexe XIV pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes harmonisées pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

3. Un État membre retire l'agrément qu'il a donné à un tel organisme s'il constate que ce dernier ne satisfait plus aux critères prévus à l'annexe XIV. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

CHAPITRE III

Marquage «CE»*Article 10*

1. Les bateaux de plaisance ainsi que les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'article 3 doivent porter le marquage «CE» de conformité lors de leur mise sur le marché.

2. Le marquage «CE» de conformité, tel que reproduit à l'annexe IV, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur le bateau de plaisance comme indiqué au point 2.2 de l'annexe I, ainsi que sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage.

Le marquage «CE» doit être accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié chargé de la mise en œuvre des procédures visées aux annexes VI, IX, X, XI et XII.

3. Il est interdit d'apposer des marques ou des inscriptions pouvant induire des tiers en erreur quant à la signification ou au graphisme du marquage «CE». D'autres marques peuvent être apposées sur le bateau de plaisance ainsi que sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage, à condition qu'elles ne réduisent pas la visibilité et la lisibilité du marquage «CE».

4. Sans préjudice de l'article 7:

- a) tout constat par un État membre de l'apposition induc du marquage «CE» entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté l'obligation de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par l'État membre;
- b) en cas de persistance de l'infraction, l'État membre prend toutes mesures utiles pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du produit en question et pour veiller à ce qu'il soit retiré du marché, conformément à la procédure prévue à l'article 7.

CHAPITRE IV

Dispositions finales*Article 11*

Toute décision prise en application de la présente directive qui conduit à restreindre la mise sur le marché et la mise en service des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé, dans les meilleurs délais, avec indication des voies de recours ouvertes par les législations en vigueur dans l'État membre concerné et les délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Article 12

La Commission prend les mesures nécessaires pour garantir que les données relatives à toute décision pertinente concernant la gestion de la présente directive soient disponibles.

Article 13

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la présente directive au plus tard le 16 décembre 1995. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les États membres appliquent ces dispositions à partir du 16 juin 1996.

Le comité permanent visé à l'article 6 paragraphe 3 peut assumer ses fonctions dès la date de l'entrée en vigueur de la présente directive. Les États membres peuvent prendre les mesures visées à l'article 9 dès cette date.

Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au premier alinéa, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. Les États membres admettent la mise sur le marché et la mise en service des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 qui sont conformes aux réglementations en vigueur sur leur territoire à la date d'adoption de la présente directive pour une période de quatre ans à compter de cette date.

Article 14

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 16 juin 1994.

Par le Parlement européen

Le président

E. KLEPSCH

Par le Conseil

Le président

Y. PAPANTONIOU

ANNEXE I

EXIGENCES ESSENTIELLES DE SÉCURITÉ EN MATIÈRE DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION DES BATEAUX DE PLAISANCE

1. CATÉGORIES DE CONCEPTION DES BATEAUX

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague à considérer ($H \frac{1}{3}$ en mètres)
Bateaux conçus pour la navigation:		
A — «En haute mer»	plus de 8	plus de 4
B — «Au large»	jusqu'à 8 compris	jusqu'à 4 compris
C — «À proximité de la côte»	jusqu'à 6 compris	jusqu'à 2 compris
D — «En eaux protégées»	jusqu'à 4 compris	jusqu'à 0,5 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 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 sur de petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,5 mètre compris.

Les bateaux de chaque catégorie doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles pertinentes énoncées à l'annexe I et pour avoir de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité.

2. EXIGENCES GÉNÉRALES

Les produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 doivent être conformes aux exigences essentielles dans la mesure où celles-ci leur sont applicables.

2.1. Identification de la coque

Tout bateau doit être marqué du numéro d'identification de la coque qui comporte les indications suivantes:

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

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

2.2. Plaque du constructeur

Tout bateau doit porter une plaque fixée à demeure et séparée du numéro d'identification de la coque, comportant les indications suivantes:

- nom du constructeur,
- marquage «CE» (annexe IV),
- catégorie de conception du bateau au sens du point 1,
- charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6,
- nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu.

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

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

2.4. Visibilité à partir du poste de barre principal

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

2.5. Manuel du propriétaire

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé dans la (les) langue(s) communautaire(s) officielle(s) qui peut (peuvent) être déterminée(s) en conformité avec le traité par l'État membre où il est mis sur le marché. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'envahissement et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes.

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

3.1. Structures

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

3.2. Stabilité et franc-bord

Le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception au sens du point 1 et de la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6.

3.3. Flottabilité

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

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

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

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

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

Les accessoires destinés à permettre le passage de l'eau vers la coque ou en provenance de la coque sous la ligne de flottaison correspondant à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6 doivent être munis de dispositifs d'arrêt facilement accessibles.

3.5. Envahissement

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

Une attention particulière devrait être accordée:

- aux *cockpits* et baignoires qui devraient être à vidange automatique ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du bateau,
- aux dispositifs de ventilation,
- à l'évacuation de l'eau par des pompes adéquates ou d'autres moyens.

3.6. Charge maximale recommandée par le constructeur

La charge maximale recommandée par le constructeur (carburant, eau, provisions, équipements divers et personnes (exprimée en kilogrammes)) pour laquelle le bateau a été conçu, telle qu'indiquée sur la plaque du constructeur, est déterminée selon la catégorie de conception (point 1), la stabilité et le franc-bord (point 3.2) et la flottabilité (point 3.3).

3.7. Emplacement du radeau de sauvetage

Tous les bateaux des catégories A et B, ainsi que les bateaux des catégories C et D d'une longueur de plus de 6 mètres doivent disposer d'un ou plusieurs emplacement(s) pour un (des) radeau(x) de sauvetage de dimensions suffisantes pour contenir le nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu. Cet (Ces) emplacement(s) doit (doivent) être facilement accessible(s) à tout moment.

3.8. Évacuation

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

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

3.9. Ancrage, amarrage et remorquage

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

4. CARACTÉRISTIQUES CONCERNANT LES MANŒUVRES

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

5. EXIGENCES RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS ET À LEUR INSTALLATION

5.1. Moteurs et compartiments moteurs

5.1.1. Moteurs in-bord

Tout moteur in-bord doit être installé dans un lieu fermé et isolé du local d'habitation et de manière à réduire au minimum les risques d'incendie ou de propagation des incendies ainsi que les risques dus aux émanations toxiques, à la chaleur, au bruit ou aux vibrations dans le local d'habitation.

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

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

5.1.2. Ventilation

Le compartiment moteur doit être ventilé. Il convient d'empêcher que l'eau ne pénètre dans le compartiment moteur par toutes les prises d'air.

5.1.3. Parties exposées

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

5.1.4. Démarrage du moteur hors-bord

Tous les bateaux équipés de moteurs hors-bord doivent être pourvus d'un dispositif empêchant le démarrage en prise du moteur, excepté:

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

5.2. Circuit d'alimentation

5.2.1. Généralités

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

5.2.2. Réservoirs de carburant

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

Les carburants liquides dont le point d'éclair est inférieur à 55 ° C doivent être gardés dans des réservoirs qui ne constituent pas une partie de la coque et qui sont:

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

Les carburants liquides dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 55 ° C peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque.

5.3. Circuits électriques

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

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

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

5.4. Direction

5.4.1. Généralités

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

5.4.2. Dispositifs de secours

Les voiliers et les bateaux à moteur in-bord unique équipés d'un système de commande du gouvernail à distance doivent être pourvus d'un dispositif de secours permettant de diriger le bateau à vitesse réduite.

5.5. Appareils à gaz

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

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

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

5.6. Protection contre l'incendie

5.6.1. Généralités

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du bateau sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu. Une attention particulière doit être accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant et aux tuyaux d'huile et de carburant non couverts; il faut aussi éviter d'installer des câbles électriques au-dessus des zones chaudes des machines.

5.6.2. Équipement de lutte contre l'incendie

Les bateaux doivent être pourvus de moyens de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie. Les enceintes des moteurs à essence doivent être protégées par un système d'extinction d'incendie évitant que l'on doive les ouvrir en cas d'incendie. Les extincteurs portables doivent être fixés à des endroits facilement accessibles; l'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du bateau.

5.7. Feux de navigation

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes aux réglementations COL REG 1972, telles que modifiées ultérieurement, ou CEVNI, selon le cas.

5.8. Prévention de décharges

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

Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis:

- a) soit de réservoirs;
- b) soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs à titre temporaire dans des zones ou pour des utilisations pour lesquelles la décharge de déchets humains est limitée.

De plus, tout tuyau de décharge de déchets humains traversant la coque doit être équipé de valves pouvant être fermées hermétiquement.

ANNEXE II**ÉLÉMENTS ET PIÈCES D'ÉQUIPEMENT**

1. Équipement ignifugé pour moteurs in-bord et moteurs mixtes (sterndrive).
 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 et conduites de carburant.
 5. Panneaux d'écouille et de sabord préfabriqués.
-

ANNEXE III

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR OU DE SON MANDATAIRE ÉTABLI DANS LA
COMMUNAUTÉ OU DE LA PERSONNE RESPONSABLE DE LA MISE SUR LE MARCHÉ

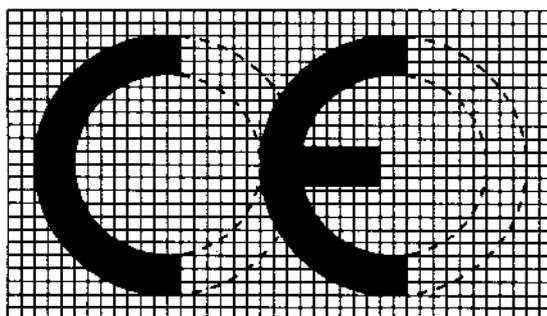
(article 4 paragraphes 2 et 3)

- a) La déclaration du constructeur ou de son mandataire établi dans la Communauté visée à l'article 4 paragraphe 2 (bateaux partiellement achevés) doit comprendre les éléments suivants:
- le nom et l'adresse du constructeur,
 - le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi dans la Communauté ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché,
 - une description du bateau partiellement achevé,
 - une déclaration indiquant que le bateau partiellement achevé est destiné à être achevé par d'autres et est conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction.
- b) La déclaration du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou de la personne responsable de la mise sur le marché, visée à l'article 4 paragraphe 3 (éléments ou pièces d'équipement) doit comprendre les éléments suivants:
- le nom et l'adresse du constructeur,
 - le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi dans la Communauté ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché,
 - une description des éléments ou pièces d'équipement,
 - une déclaration indiquant que les éléments ou pièces d'équipement sont conformes aux exigences essentielles pertinentes.

ANNEXE IV

MARQUAGE «CE»

Le marquage «CE» de conformité est constitué des initiales «CE» selon le graphisme suivant:



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

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

Le marquage «CE» est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié lorsque celui-ci intervient dans la phase de contrôle de la production, ainsi que des deux derniers chiffres de l'année de l'apposition de la marque.

ANNEXE V

CONTRÔLE INTERNE DE LA FABRICATION

(module A)

1. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté, qui remplit les obligations prévues au point 2, assure et déclare que les produits en question satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit par écrit une déclaration de conformité (annexe XV).
2. Le fabricant établit la documentation technique décrite au point 3; le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté tient cette documentation à la disposition des autorités nationales à des fins d'inspection pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis dans la Communauté, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché communautaire.

3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences de la directive. Elle devra couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (annexe XIII).
4. Le fabricant ou son mandataire conserve, avec la documentation technique, une copie de la déclaration de conformité.
5. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits manufacturés à la documentation technique visée au point 2 et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

ANNEXE VI

CONTRÔLE INTERNE DE LA FABRICATION COMPLÉTÉ PAR DES ESSAIS

(module A bis, option 1)

Ce module correspond au module A présenté à l'annexe V, complété par les dispositions supplémentaires suivantes.

Sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant, il est effectué un ou plusieurs des essais suivants, des calculs équivalents ou des contrôles par le fabricant ou pour le compte de celui-ci:

- essai de stabilité conformément au point 3.2 de l'annexe I, des exigences essentielles,
- essai des caractéristiques de flottabilité conformément au point 3.3 de l'annexe I, des exigences essentielles.

Disposition commune aux deux variantes

Ces essais, calculs ou contrôles sont effectués sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant. Le fabricant appose, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

ANNEXE VII

EXAMEN «CE DE TYPE»

(module B)

1. Un organisme notifié constate et atteste qu'un exemplaire représentatif de la production considérée satisfait aux dispositions de la directive qui s'y appliquent.
2. La demande d'examen «CE de type» est introduite par le fabricant ou par son mandataire établi dans la Communauté auprès d'un organisme notifié de son choix.

La demande comporte:

- le nom et l'adresse du fabricant, ainsi que le nom et l'adresse du mandataire si la demande est introduite par celui-ci,
- une déclaration écrite spécifiant que la même demande n'a pas été introduite auprès d'un autre organisme notifié,
- la documentation technique décrite au paragraphe 3.

Le demandeur met à la disposition de l'organisme notifié un exemplaire représentatif de la production en question, ci-après dénommé «type» (*). L'organisme notifié peut demander d'autres exemplaires si le programme d'essais le requiert.

3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences de la directive. Elle doit couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (annexe XIII).
4. L'organisme notifié:
 - 4.1. examine la documentation technique, vérifie si le type a été fabriqué en conformité avec celle-ci et relève les éléments qui ont été conçus conformément aux dispositions applicables des normes visées à l'article 5, ainsi que les éléments dont la conception ne s'appuie pas sur les dispositions appropriées desdites normes;
 - 4.2. effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si les solutions adoptées par le fabricant satisfont aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées;
 - 4.3. effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si, dans le cas où le fabricant a choisi d'appliquer les normes entrant en ligne de compte, celles-ci ont été réellement appliquées;
 - 4.4. convient avec le demandeur de l'endroit où les contrôles et les essais nécessaires seront effectués.
5. Lorsque le type satisfait aux dispositions de la directive, l'organisme notifié délivre une attestation d'examen «CE de type» au demandeur. L'attestation comporte le nom et l'adresse du fabricant, les conclusions du contrôle, les conditions de validité du certificat et les données nécessaires à l'identification du type approuvé.

Une liste des parties significatives de la documentation technique est annexée à l'attestation et une copie conservée par l'organisme notifié.

S'il refuse de délivrer une attestation de type au fabricant, l'organisme notifié motive d'une façon détaillée ce refus.

6. Le demandeur informe l'organisme notifié qui détient la documentation technique relative à l'attestation «CE de type» de toutes les modifications au produit approuvé qui doivent recevoir une nouvelle approbation lorsque ces modifications peuvent remettre en cause la conformité aux exigences essentielles ou aux conditions d'utilisation prévues du produit. Cette nouvelle approbation est délivrée sous la forme d'un complément à l'attestation initiale d'examen «CE de type».
7. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations utiles concernant les attestations d'examen «CE de type» et les compléments délivrés et retirés.

(*) Un type peut couvrir plusieurs variantes du produit dans la mesure où les différences entre les variantes n'affectent pas le niveau de sécurité et les autres exigences de performance du produit.

8. Les autres organismes notifiés peuvent obtenir une copie des attestations d'examen «CE de type» et/ou de leurs compléments. Les annexes des attestations sont tenues à la disposition des autres organismes notifiés.
9. Le fabricant ou son mandataire conserve avec la documentation technique une copie des attestations d'examen «CE de type» et de leurs compléments pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis dans la Communauté, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché communautaire.

ANNEXE VIII

CONFORMITÉ AU TYPE

(module C)

1. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté assure et déclare que les produits en question sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (annexe XV).
2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits fabriqués au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.
3. Le fabricant ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis dans la Communauté, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché communautaire (annexe XIII).

ANNEXE IX

ASSURANCE DE LA QUALITÉ DE LA PRODUCTION

(module D)

1. Le fabricant qui remplit les obligations prévues au point 2 assure et déclare que les produits visés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et répondent aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (annexe XV). Le marquage «CE» est accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.
2. Le fabricant doit appliquer un système approuvé de qualité de la production, effectuer une inspection et des essais de produits finis prévus au point 3 et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système de qualité

- 3.1. Le fabricant introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix pour les produits concernés.

Cette demande comprend:

- toutes les informations pertinentes pour la catégorie de produits envisagés,
- la documentation relative au système de qualité,
- le cas échéant, la documentation technique relative au type approuvé (annexe XIII) et une copie de l'attestation d'examen «CE de type».

- 3.2. Le système de qualité doit garantir la conformité des produits (au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type») et aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent être réunis de manière systématique et ordonnée dans une documentation sous la forme de mesures, de procédures et d'instruction écrites. Cette documentation relative au système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, des plans, des manuels et des dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en ce qui concerne la qualité des produits,
- des procédés de fabrication, des techniques de contrôle et de l'assurance de la qualité et des techniques et actions systématiques qui seront appliquées,
- des examens et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication, avec indication de la fréquence à laquelle ils auront lieu,
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.,
- des moyens de surveillance permettant de contrôler l'obtention de la qualité requise des produits et le fonctionnement efficace du système de qualité.

- 3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il satisfait aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs comportera au moins un membre expérimenté dans l'évaluation de la technologie du produit concerné. La procédure d'évaluation comporte une visite d'inspection dans les installations du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

- 3.4. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son mandataire informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de toute adaptation envisagée du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système modifié de qualité continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ou s'il y a lieu de procéder à une nouvelle évaluation.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

- 4.1. Le but de la surveillance est d'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations découlant du système approuvé de qualité.
- 4.2. Le fabricant accorde à l'organisme notifié l'accès, à des fins d'inspection, aux lieux de fabrication, d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires, et notamment:
 - la documentation relative au système de qualité,
 - les dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.
- 4.3. L'organisme notifié effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité; il fournit un rapport d'audit au fabricant.
- 4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité, si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.
5. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:
 - la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa deuxième tiret,
 - les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
 - les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.
6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

ANNEXE X

VÉRIFICATION SUR PRODUITS

(module F)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté assure et déclare que les produits qui ont été soumis aux dispositions du paragraphe 3 sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et remplissent les exigences de la directive qui s'y appliquent.
2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et aux exigences de la directive qui s'y appliquent. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration de conformité (annexe XV).
3. L'organisme notifié effectue les examens et essais appropriés, afin de vérifier la conformité du produit aux exigences de la directive, soit par contrôle et essai de chaque produit comme spécifié au point 4, soit par contrôle et essai des produits sur une base statistique comme spécifié au point 5, au choix du fabricant.
- 3bis. Le fabricant ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une période d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.
4. **Vérification par contrôle et essai de chaque produit**
 - 4.1. Tous les produits sont examinés individuellement et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents sont effectués afin de vérifier leur conformité au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et aux exigences applicables de la directive.
 - 4.2. L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit approuvé et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués.
 - 4.3. Le fabricant ou son mandataire est en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.
5. **Vérification statistique**
 - 5.1. Le fabricant présente ses produits sous la forme de lots homogènes et prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure l'homogénéité de chaque lot produit.
 - 5.2. Tous les produits sont disponibles à des fins de vérification sous la forme de lots homogènes. Un échantillon est prélevé au hasard sur chaque lot. Les produits constituant un échantillon sont examinés individuellement, et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier leur conformité aux exigences applicables de la directive et pour déterminer l'acceptation ou le rejet du lot.
 - 5.3. La procédure statistique utilise les éléments suivants:
 - la méthode statistique à appliquer,
 - le plan d'échantillon avec ses caractéristiques opérationnelles.
 - 5.4. Pour les lots acceptés, l'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués. Tous les produits du lot peuvent être mis sur le marché, à l'exception des produits de l'échantillon dont on a constaté qu'ils n'étaient pas conformes.

Si un lot est rejeté, l'organisme notifié compétent prend les mesures appropriées pour empêcher la mise sur le marché de ce lot. En cas de rejet fréquent de lots, l'organisme notifié peut suspendre la vérification statistique.

Le fabricant peut apposer, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

- 5.5. Le fabricant ou son mandataire doit être en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.

ANNEXE XI

VÉRIFICATION À L'UNITÉ

(module G)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant assure et déclare que le produit considéré qui a obtenu l'attestation visée au paragraphe 2 est conforme aux exigences de la directive qui s'y appliquent. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur le produit et établit une déclaration de conformité (annexe XV).
2. L'organisme notifié examine le produit et effectue les essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents pour vérifier sa conformité aux exigences applicables de la directive.

L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur le produit approuvé et établit une attestation de conformité relative aux essais effectués.

3. La documentation technique a pour but de permettre l'évaluation de la conformité aux exigences de la directive ainsi que la compréhension de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit (annexe XIII).
-

ANNEXE XII

ASSURANCE QUALITÉ COMPLÈTE

(module H)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (annexe XV). Le marquage «CE» est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.
2. Le fabricant met en œuvre un système de qualité approuvé pour la conception, la fabrication, l'inspection finale des produits et les essais, comme spécifié au point 3, et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système de qualité

- 3.1. Le fabricant soumet une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié.

La demande comprend:

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée,
- la documentation sur le système de qualité.

- 3.2. Le système de qualité doit assurer la conformité des produits aux exigences de la directive qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité permet une interprétation uniforme des mesures de procédure et de qualité telles que programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et leurs pouvoirs en matière de qualité de la conception et de la qualité des produits,
- des spécifications techniques de conception, y compris les normes qui seront appliquées et, lorsque les normes visées à l'article 5 ne sont pas appliquées entièrement, des moyens qui seront utilisés pour que les exigences essentielles de la directive qui s'appliquent aux produits soient respectées,
- des techniques de contrôle et de vérification de la conception, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés lors de la conception des produits en ce qui concerne la catégorie de produits couverts,
- des techniques correspondantes de fabrication, de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité, des procédés et actions systématiques qui seront utilisés,
- des contrôles et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication et de la fréquence à laquelle ils auront lieu,
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.,
- des moyens permettant de vérifier la réalisation de la qualité voulue en matière de conception et de produit, ainsi que le fonctionnement efficace du système de qualité.

- 3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante (EN 29001).

L'équipe d'auditeurs comprend au moins un membre ayant acquis, en tant qu'assesseur, l'expérience de la technologie concernée. La procédure d'évaluation comprend une visite dans les locaux du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. Elle contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son représentant mandaté informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

4. Surveillance CE sous la responsabilité de l'organisme notifié

4.1. Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

4.2. Le fabricant autorise l'organisme notifié à accéder, à des fins d'inspection, aux lieux de conception, de fabrication, d'inspection et d'essais et de stockage et lui fournit toute l'information nécessaire, en particulier:

- la documentation sur le système de qualité,
- les dossiers de qualité prévus dans la partie du système de qualité consacrée à la conception, tels que résultats des analyses, des calculs, des essais, etc.,
- les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la fabrication, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

4.3. L'organisme notifié procède périodiquement à des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité et fournit un rapport d'audit au fabricant.

4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai au fabricant.

5. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:

- la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa deuxième tiret,
- les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

ANNEXE XIII

DOCUMENTATION TECHNIQUE FOURNIE PAR LE CONSTRUCTEUR OU LE FABRICANT

La documentation technique visée aux annexes V, VII, VIII, IX et XI doit indiquer quels sont les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les éléments ou les bateaux satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporter toutes les données utiles à cet égard.

La documentation doit permettre de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité aux exigences de la présente directive.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation:

- une description générale du produit,
- des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.,
- les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit,
- une liste des normes visées à l'article 5, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées,
- les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.,
- les procès-verbaux d'essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 de l'annexe I, des exigences essentielles et de flottabilité selon le point 3.3 de l'annexe I, des exigences essentielles.

ANNEXE XIV

CRITÈRES MINIMAUX DEVANT ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES ÉTATS MEMBRES
POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent être ni le concepteur, ni le constructeur, ni le fournisseur, ni l'installateur des éléments ou bateaux qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la construction, la commercialisation ou l'entretien des éléments ou bateaux. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le constructeur et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications.
3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
 - une bonne formation technique et professionnelle,
 - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
 - l'aptitude requise pour rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne peut être fonction ni du nombre des contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les contrôles ne soient effectués directement par l'État membre.
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la présente directive ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.

ANNEXE XV

DÉCLARATION ÉCRITE DE CONFORMITÉ

1. La déclaration écrite de conformité aux dispositions de la directive doit accompagner:
 - le bateau de plaisance et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I point 2.5),
 - les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II.
2. La déclaration écrite de conformité doit comprendre les éléments suivants ⁽¹⁾:
 - nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté ⁽²⁾,
 - description du bateau de plaisance ⁽³⁾,
 - références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée,
 - le cas échéant, référence de l'attestation «CE de type» délivrée par un organisme notifié,
 - le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié,
 - identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

⁽¹⁾ Et être rédigée dans la ou les langues visées à l'annexe I point 2.5.

⁽²⁾ Raison sociale, adresse complète; au cas où il y a un mandataire, indiquer la raison sociale et l'adresse du fabricant.

⁽³⁾ Description du produit en cause: marque, type, numéro de série (le cas échéant).

RECTIFICATIFS

Rectificatif à la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 1994, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance

(« Journal officiel des Communautés européennes » n° L 164 du 30 juin 1994.)

Page 26, à l'annexe IV dernier alinéa, à la dernière phrase, les termes suivants sont supprimés :
« ainsi que des deux derniers chiffres de l'année de l'apposition de la marque. »

RECTIFICATIFS

Rectificatif à la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance

(«Journal officiel des Communautés européennes» L 164 du 30 juin 1994)

Page 16, au chapitre premier, article 1^{er}, paragraphe 3, point d):

au lieu de: «les embarcations individuelles»,

lire: «les véhicules nautiques à moteur».

Page 16, au chapitre premier, article 1^{er}, paragraphe 3, point h):

au lieu de: «directive 82/214/CEE du Conseil du 4 octobre 1982»,

lire: «directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982».

Page 22, à l'annexe I, point 3.3, deuxième alinéa:

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

lire: «Les bateaux de moins de 6 mètres qui sont susceptibles d'invasissement lorsqu'ils sont utilisés dans leur catégorie de conception doivent être munis de moyens de flottabilité appropriés dans l'état envahi.»

Page 22, à l'annexe I, point 3.5, deuxième alinéa:

au lieu de: «Une attention particulière devrait être accordée.»

lire: «Une attention particulière devrait être accordée, le cas échéant.»

Page 22, à l'annexe I, point 3.5, deuxième alinéa, premier tiret:

au lieu de: «aux cockpits et baignoires qui devraient être à vidange automatique»,

lire: «aux cockpits et puits qui devraient être autovideurs».

Page 25, à l'annexe I, point 5.8, dernier alinéa:

au lieu de: «De plus, tout tuyau de décharge de déchets humains traversant la coque doit être équipé de valves pouvant être fermées hermétiquement.»

lire: «De plus, les tuyaux de décharge de déchets humains traversant la coque doivent être munis de vannes pouvant être scellées en position fermée.»

Page 25, à l'annexe II, point 1:

au lieu de: «Équipement ignifugé pour moteurs in-bord et moteurs mixtes (sterndrive)»,

lire: «Équipement protégé contre la déflagration pour moteurs in-bord et moteurs intérieurs à ligne d'arbre, avec ou sans renvoi de transmission».

Page 25, à l'annexe II, point 5:

au lieu de: «Panneaux d'écouille et de sabord préfabriqués»,

lire: «Panneaux et hublots préfabriqués».

RÈGLEMENT (CE) N° 1882/2003 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 29 septembre 2003

portant adaptation à la décision 1999/468/CE du Conseil des dispositions relatives aux comités assistant la Commission dans l'exercice de ses compétences d'exécution prévues dans des actes soumis à la procédure visée à l'article 251 du traité CE

(...)

ANNEXE I

PROCÉDURE CONSULTATIVE

Liste des actes relevant de la procédure consultative et adaptés aux dispositions correspondantes de la décision 1999/468/CE selon les modifications ci-après:

(...)

- 9) Directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance ⁽¹⁾.

À l'article 6, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission est assistée par un comité permanent, ci-après dénommé “comité”.

Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE ^(*) s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Le comité adopte son règlement intérieur.

(*) Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23) ».

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.6.1994, p. 15.

Appendice 3

Normes harmonisées au titre de la directive 94/25/CE

(Situation au 30 novembre 2003)

NB:

Cette liste est une compilation des références des normes publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*. Bien qu'actualisée avant la publication du guide d'application, elle risque d'être rapidement dépassée. Pour des informa-

tions à jour sur la publication de normes harmonisées au Journal officiel, veuillez consulter le site web de la Commission à l'adresse suivante: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/reflist/reccraft.html>

Cette liste n'a aucune valeur juridique; conformément à l'article 5 de la directive, seule la publication au Journal officiel a un effet juridique et confère aux normes la qualité de normes harmonisées.

Référence de la norme	Titre	Publication au JO (*)
EN ISO 6185-1:2001	Bateaux pneumatiques — Partie 1: bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximale de 4,5 kW (ISO 6185-1:2001)	C 91 du 17.4.2002
EN ISO 6185-2:2001	Bateaux pneumatiques — Partie 2: bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximale comprise entre 4,5 kW et 15 kW inclus (ISO 6185-2:2001)	C 91 du 17.4.2002
EN ISO 6185-3:2001	Bateaux pneumatiques — Partie 3: bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximale supérieure ou égale à 15 kW (ISO 6185-3:2001)	C 91 du 17.4.2002
EN ISO 7840: 1995	Navires de plaisance — Tuyaux souples résistants au feu, pour carburant	C 59 du 25.2.1998
EN ISO 7840: 1995/A1: 2000	Navires de plaisance — Tuyaux souples résistants au feu, pour carburant (ISO 7840:1994)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 8099: 2000	Petits navires — Systèmes de rétention des déchets des installations sanitaires (toilettes) (ISO 8099:2000)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 8469: 1995	Navires de plaisance — Tuyaux souples non résistants au feu, pour carburant	C 59 du 25.2.1998
EN ISO 8469: 1995/A1: 2000	Navires de plaisance — Tuyaux souples non résistants au feu, pour carburant (ISO 8469:1994)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 8665: 1994	Navires de plaisance — Moteurs et systèmes de propulsion marins — Mesurage et déclaration de la puissance	C 384 du 18.12.1997

<i>Référence de la norme</i>	<i>Titre</i>	<i>Publication au JO (*)</i>
EN ISO 8665: 1995/A1: 2000	Navires de plaisance — Moteurs et systèmes de propulsion marins — Mesurage et déclaration de la puissance (ISO 8665:1994)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 8666: 2002	Petits navires — Données principales (ISO 8666:2002)	C 118 du 20.5.2003
EN ISO 9093-1:1997	Navires de plaisance — Vannes de coque et passe-coques — Partie 1: construction métallique (ISO 9093-1:1994)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 9093-2:2002	Petits navires — Vannes de coque et passe-coques — Partie 2: construction non métallique (ISO 9093-2:2002)	C 80 du 3.4.2003
EN ISO 9094-1:2003	Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 1: bateaux d'une longueur de coque inférieur ou égale à 15 m (ISO 9094-1:2003)	C 163 du 12.7.2003
EN ISO 9094-2:2002	Petits navires — Protection contre l'incendie — Partie 2: bateaux d'une longueur de coque supérieure à 15 m (ISO 9094-2:2002)	C 118 du 20.5.2003
EN ISO 9097: 1994	Navires de plaisance — Ventilateurs électriques	C 59 du 25.2.1998
EN ISO 9097: 1994/ A1: 2000	Navires de plaisance — Ventilateurs électriques (ISO 9097:1991)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 10087: 1990	Navires de plaisance — Identification des coques — Système de codage	C 384 du 18.12.1997
EN ISO 10087: 1996/ A1: 2000	Navires de plaisance — Identification des coques — Système de codage (ISO 10087:1995)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 10088: 2001	Petits navires — Installations à combustible installées à demeure et réservoirs fixes correspondants (ISO 10088:2001)	C 91 du 17.4.2002
EN ISO 10133: 2000	Petits navires — Systèmes électriques — Installations à très basse tension à courant continu (ISO 10133:2000)	C 59 du 6.3.2002
EN ISO 10239: 2000	Petits navires — Installations alimentées en gaz de pétrole liquéfiés (GPL) (ISO 10239:2000)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 10240: 1995	Navires de plaisance — Manuel du propriétaire	C 384 du 18.12.1997
EN ISO 10592: 1995	Navires de plaisance — Systèmes à gouverner hydrauliques	C 59 du 25.2.1998
EN ISO 10592: 1995/A1: 2000	Navires de plaisance — Systèmes à gouverner hydrauliques (ISO 10592:1994)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 11105: 1997	Navires de plaisance — Ventilation des compartiments moteur à essence et/ou réservoir à essence	C 384 du 18.12.1997
EN ISO 11547: 1994	Navires de plaisance — Dispositif de protection contre le démarrage avec vitesse en prise	C 384 du 18.12.1997

<i>Référence de la norme</i>	<i>Titre</i>	<i>Publication au JO (*)</i>
EN ISO 11547: 1995/A1: 2000	Navires de plaisance — Dispositif de protection contre le démarrage avec vitesse en prise (ISO 11547:1994)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 11591: 2000	Petits navires à moteur — Champ de visibilité au niveau du poste de pilotage (ISO 11591:2000)	C 59 du 6.3.2002
EN ISO 11592: 2001	Petits navires d'une longueur de coque de moins de 8 m — Détermination de la puissance nominale maximale de propulsion (ISO 11592:2001)	C 59 du 6.3.2002
EN ISO 11812: 2001	Petits navires — Cockpits étanches et cockpits rapidement autovideurs (ISO 11812:2001)	C 91 du 17.4.2002
EN ISO 12215-1:2000	Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 1: matériaux: résines thermodurcissables, renforcement de fibres de verre, stratifié de référence (ISO 12215-1:2000)	C 138 du 11.5.2001
EN ISO 12215-2:2002	Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 2: matériaux: matériaux d'âme pour les constructions de type sandwich, matériaux enrobés (ISO 12215-2:2002)	C 235 du 1.10.2002
EN ISO 12215-3:2002	Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 3: matériaux: acier, alliages d'aluminium, bois, autres matériaux (ISO 12215-3:2002)	C 235 du 1.10.2002
EN ISO 12215-4:2002	Petits navires — Construction de coques et échantillons — Partie 4: ateliers de construction et fabrication (ISO 12215-4:2002)	C 235 du 1.10.2002
EN ISO 12216: 2002	Petits navires — Fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes — Exigences de résistance et d'étanchéité (ISO 12216:2002)	C 318 du 19.12.2002
EN ISO 12217-1:2002	Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 1: bateaux à propulsion non vélique d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m (ISO 12217-1:2002)	C 235 du 1.10.2002
EN ISO 12217-2:2002	Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 2: bateaux à voiles d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m (ISO 12217-2:2002)	C 235 du 1.10.2002
EN ISO 12217-3:2002	Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité — Partie 3: bateaux d'une longueur de coque inférieure à 6 m (ISO 12217-3:2002)	C 235 du 1.10.2002
EN ISO 13297: 2000	Petits navires — Systèmes électriques — Installations de distribution de courant alternatif (ISO 13297:2000)	C 59 du 6.3.2002
EN ISO 13929: 2001	Petits navires — Appareils à gouverner — Transmissions à engrenages (ISO 13929:2001)	C 59 du 6.3.2002

<i>Référence de la norme</i>	<i>Titre</i>	<i>Publication au JO (*)</i>
EN ISO 14895: 2003	Petits navires — Réchauds de cuisine alimentés par combustible liquide (ISO 14895:2000)	C 261 du 30.10.2003
EN ISO 14946: 2001	Petits navires — Capacité de charge maximale (ISO 14946:2001)	C 59 du 6.3.2002
EN ISO 15083: 2003	Navires de plaisance — Systèmes de pompage de cale (ISO 15083:2003)	C 261 du 30.10.2003
EN ISO 15084: 2003	Petits navires — Mouillage, amarrage et remorquage — Points d'ancrage (ISO 15084:2003)	C 163 du 12.7.2003
EN ISO 15085: 2003	Petits navires — Prévention de chutes d'homme à la mer et remontée à bord (ISO 15085:2003)	C 261 du 30.10.2003
EN ISO 15584: 2001	Petits navires — Moteurs intérieurs à essence — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques (ISO 15584:2001)	C 59 du 6.3.2002
EN ISO 16147: 2002	Petits navires — Moteurs intérieurs Diesel — Éléments des circuits d'alimentation et des systèmes électriques fixés sur le moteur (ISO 16147:2002)	C 80 du 3.4.2003
EN 28846: 1993	Navires de plaisance — Équipements électriques — Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants	C 255 du 30.9.1995
EN 28846: 1993/ A1: 2000	Navires de plaisance — Équipements électriques — Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants (ISO 8846:1990)	C 138 du 11.5.2001
EN 28847: 1989	Navires de plaisance — Appareils à gouverner — Systèmes à drosse et réas	C 255 du 30.9.1995
EN 28848: 1993	Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance	C 255 du 30.9.1995
EN 28848: 1993/A1: 2000	Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance (ISO 8848:1990)	C 138 du 11.5.2001
EN 28849: 1993	Navires de plaisance — Pompes de cale à moteur électrique	C 255 du 30.9.1995
EN 28849: 1993/A1: 2000	Navires de plaisance — Pompes de cale à moteur électrique (ISO 8849:1990)	C 138 du 11.5.2001
EN 29775: 1993	Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance pour moteurs hors-bord uniques de puissance comprise entre 15 kW et 40 kW	C 255 du 30.9.1995
EN 29775: 1993/ A1: 2000	Navires de plaisance — Appareils à gouverner commandés à distance pour moteurs hors-bord uniques de puissance comprise entre 15 kW et 40 kW (ISO 9775:1990)	C 138 du 11.5.2001
EN 60092-507:2000	Installations électriques à bord des navires — Partie 507: navires de plaisance (IEC 60092-507:2000)	C 137 du 12.6.2003

(*) Date à partir de laquelle la conformité avec la norme nationale adoptée à la suite de l'adoption de cette norme harmonisée permet d'invoquer, aux conditions de l'article 5 de la directive, une présomption de conformité aux exigences essentielles couvertes par la norme nationale.

Appendice 4

Liste des organismes notifiés

ORGANISME NOTIFIÉ		Habileté à effectuer l'évaluation de la conformité en ce qui concerne						
		Produits/ gamme de produits	Modules/procédures					
			A bis (Annexe VI)	B (Annexe VII)	D (Annexe IX)	F (Annexe X)	G (Annexe XI)	H (Annexe XII)
Nom Adresse	Numéro d'identification							
EUROCONTROL SA C/ Zurbano, 48 E-28010 Madrid	0057	Bateaux de plaisance	X	X		X	X	
		Éléments et pièces d'équipement		X		X	X	
BUREAU VERITAS 17 bis, place des Reflets La Défense 2 F-92400 Courbevoie	0062	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement						
GERMANISCHER LLOYD AG Vorsetzen 35 D-20459 Hamburg	0098	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
TÜV PRODUCT SERVICE GmbH Ridlerstraße 65 D-80339 München	0123	Bateaux de plaisance	X	X		X	X	
		Éléments et pièces d'équipement		X		X	X	
FACHAUSSCHUSS PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNGEN Prof- und Zertifizierungsstelle im BG-Prufzert Klinkerweg 4 D-40699 Erkrath	0299	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
AGENZIA NAZIONALE CERTIFICAZIONE COMPONENTI E PRODOTTI Srl (ANCCP) Via Rombon, 11 I-20133 Milano	0302	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
ISTITUTO GIORDANO SpA Via Rossini, 2 I-47041 Bellaria-Igea (RN)	0407	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
VERITEC LIMITED Faraday House, The Village Birchwood House Warrington Cheshire WA3 6FZ United Kingdom	0466	Bateaux de plaisance	X	X		X	X	
		Éléments et pièces d'équipement		X		X	X	
REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) Via Corsica, 12 I-16128 Genova	0474	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
CONSORZIO DNV MODULO UNO Centro Direzionale Colleoni Viale Colleoni, 9 — Palazzo Sirio, 2 I-20041 Agrate Brianza (MI)	0496	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X

ORGANISME NOTIFIÉ		Habileté à effectuer l'évaluation de la conformité en ce qui concerne						
		Produits/ gamme de produits	Modules/procédures					
			A bis (Annexe VI)	B (Annexe VII)	D (Annexe IX)	F (Annexe X)	G (Annexe XI)	H (Annexe XII)
Nom Adresse	Numéro d'identification							
(SNCH) — SOCIÉTÉ NATIONALE DE CERTIFICATION ET D'HOMOLOGATION SARL 11, route de Luxembourg L-5230 Sandweiler	0499	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE GmbH Mönckebergstraße 27 D-20095 Hamburg	0525	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
VTT TUOTTEET JA TUOTANTO (VTT INDUSTRIAL SYSTEMS) PL 1701 FIN-33101 Tampere	0537	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
DET NORSKE VERITAS AS Veritasveien 1 N-1322 Høvik	0575	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
INSTITUT POUR LA CERTIFICATION ET LA NORMALISATION DANS LE NAUTISME (ICNN) 52, rue Senac-de-Meilhan F-17000 La Rochelle	0607	Bateaux de plaisance	X	X			X	
		Éléments et pièces d'équipement		X			X	
INTERNATIONAL MARINE CERTIFICATION INSTITUTE (IMCI) Rue Abbé Cuypers 3 B-1040 Bruxelles	0609	Bateaux de plaisance	X	X			X	
		Éléments et pièces d'équipement		X			X	
NEDERLANDS KEURINGSINSTITUUT VOOR PLEZIERVAARTUIGEN (NKIP® Classification bureau) Businesspark 'Woudfennen' Nipkowweg 9 8500 AB Joure Nederland	0613	Bateaux de plaisance	X	X		X	X	
		Éléments et pièces d'équipement		X		X	X	
EUROPEAN CERTIFICATION BUREAU NEDERLAND BV (ECB) Julianaweg 224a 1131 NW Volendam Nederland	0614	Bateaux de plaisance	X	X		X	X	
		Éléments et pièces d'équipement		X		X	X	
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING (HRS) Akti Miaouli 23 GR-18535 Piraeus	0618	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
RINAVE-REGISTRO INTERNACIONAL NAVAL Estrada do Paco do Lumiar, Polo Tecnológico, Lote 17, Edifício Rinave P-1600-485 Lisboa	0743	Bateaux de plaisance	X	X	X	X	X	X
		Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	X
IRISH SAILING ASSOCIATION 3 Park Road Dun Laoghaire Ireland	0808	Bateaux de plaisance (catégories A, B, C)	X	X			X	
		Éléments et pièces d'équipement		X				

ORGANISME NOTIFIÉ		Habilité à effectuer l'évaluation de la conformité en ce qui concerne						
		Produits/ gamme de produits	Modules/procédures					
			A bis (Annexe VI)	B (Annexe VII)	D (Annexe IX)	F (Annexe X)	G (Annexe XI)	H (Annexe XII)
Nom Adresse	Numéro d'identification							
LUXCONTROL SA 1, avenue des Terres Rouges BP 349 L-4004 Esch-sur-Alzette	0882	Bateaux de plaisance Éléments et pièces d'équipement		X	X	X	X	
UDICER-NAUTITEST SAS DI VENEZIA Via Riviera del Brenta, 12 I-30032 Fiesso d'Artico	0966	Bateaux de plaisance Éléments et pièces d'équipement	X	X	X	X	X	
QUALITY AND SECURITY SRL Via Porto, 34 I-84100 Salerno	1262	Bateaux de plaisance Éléments et pièces d'équipement	X	X	X	X	X	
TRANSPORT RESEARCH INSTITUTE, J.S.Co Products Certification Body Ing. L'ubomir Palčák Vel'ký Díel 3323 SK-01008 Žilina	1358	Bateaux de plaisance Éléments et pièces d'équipement		X		X		
ČESKÝ LODNÍ A PRŮMYSLVÝ REGISTR, S. R. O. (Czech Register of Shipping and Industry, Ltd.) Soběslavská 2063/46 130 00 Praha 3 – Vinohrady République tchèque	1387	Bateaux de plaisance Éléments et pièces d'équipement	X	X	X	X	X	
POLSKI REJESTR STATKÓW S.A. (PRS) al. Gen. Józefa Hallera 126 PL-80-416 Gdańsk	1463	Bateaux de plaisance Éléments et pièces d'équipement			X		X	

Organisme d'évaluation de la conformité ajouté à la liste conformément à la colonne «Accès américain au marché communautaire» de l'annexe sectorielle sur les bateaux de plaisance à l'accord de reconnaissance mutuelle entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique

ORGANISME NOTIFIÉ		<i>Habilité à effectuer l'évaluation de la conformité en ce qui concerne</i>						
		<i>Produits/ gamme de produits</i>	<i>Modules/procédures</i>					
			<i>A bis (Annexe VI)</i>	<i>B (Annexe VII)</i>	<i>D (Annexe IX)</i>	<i>F (Annexe X)</i>	<i>G (Annexe XI)</i>	<i>H (Annexe XII)</i>
<i>Nom Adresse</i>	<i>Numéro d'identification</i>							
UNDERWRITERS LABORATORIES INC. (UL) 12, Laboratory Dr. Research Triangle Park North Carolina 27709 USA	1081	Bateaux de plaisance	X	X		X	X	
		<ul style="list-style-type: none"> • tuyaux souples résistants au feu, pour carburant • tuyaux souples non résistants au feu, pour carburant • équipements électriques — Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants • pompes de cale à moteur électrique • vannes de coque et passe-coques — Construction métallique • vannes de coque et passe-coques — Construction non métallique • installations à combustible installées à demeure et réservoirs fixes correspondants • systèmes électriques — Installations à très basse tension à courant continu • installations de distribution de courant alternatif • dimensions d'interchangeabilité des feux de navigation 		X		X	X	

Appendice 5

Adresses utiles

1. SERVICES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

1.1. DG ENTR/E/5: *INDUSTRIES AÉROSPATIALE, DE DÉFENSE, FERROVIAIRE ET MARITIME*

M. Gwenole Cozigou
(chef d'unité)
DG ENTR/E/5 — AN88 6/55
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Tél. (32-2) 295 13 04
Fax (32-2) 296 70 14
E-mail:
entr-aerosp-def-rail-mar@cec.eu.int

M. Johan Renders
Administrateur principal
DG ENTR/E/5 — AN88 6/35
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Tél. (32-2) 296 99 62
Fax (32-2) 296 70 14
E-mail: Johan.Renders@cec.eu.int

M. Michael Quillinan
DG ENTR /E/5 — AN 88 6/30
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Tel. (32-2) 296 28 03
Fax (32-2) 296 70 14
E-mail: Michael.Quillinan@cec.eu.int

1.2 DG ENTR/G/1: *QUESTIONS LÉGISLATIVES LIÉES AU MARCHÉ INTÉRIEUR*

M. Jacques McMillan
(chef d'unité)
DG ENTR/G/1 — SC15 3/31
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Tél. (32-2) 295 24 75
Fax (32-2) 299 80 31
E-mail: Jacques.McMillan@cec.eu.int

1.3 DG ENTR/G/2: NORMALISATION

M. Norbert Anselmann
(chef d'unité)
DG ENTR/G/2 — SC15 2/9
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Tél. (32-2) 299 56 72/295 46 50
Fax (32-2) 296 70 19
E-mail: Norbert.Anselman@cec.eu.int

2. ÉTATS MEMBRES

Autriche:

1. Autorité chargée des questions juridiques et de la surveillance du marché

M. Wolfgang Lentsch
Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit/
Ministère fédéral de l'économie et du travail
A-1011 Wien, Stubenring 1
Tél. (43-1) 711 00.58 31
Fax (43-1) 714 27 18
E-mail: wolfgang.lentsch@bmwa.gv.at

2. Unité technique

M. Bernhard Bieringer
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie/Oberste Schifffahrtsbehörde
Ministère fédéral des communications, de
l'innovation et de la technologie/
Autorité supérieure de la navigation
A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tél. (43-1) 711 62 59 04
Fax (43-1) 711 62 59 99
E-mail: bernhard.bieringer@bmvit.gv.at

Belgique:

Vanderstraeten Werner
Expert en navigation
Service public fédéral «Mobilité et transports»
Transport maritime
Contrôle de la navigation — Yachting
Perronstraat 6
B-8400 Oostende
Tél. (32-59) 33 95 04
Fax (32-59) 33 07 29
E-mail: w.vanderstraeten@mobiliteit.fgov.be

Danemark:

Internet: <http://www.dma.dk>

Finlande:

E-mail: boating@fma.fi

France:

M. Denis Clérin/M. Jean-Pierre Saunier
Ministère chargé de la mer
Direction du transport maritime,
des ports et du littoral
Bureau de la plaisance et des activités nautiques
22, rue Monge
F-75005 Paris
Tél. Clérin: (33) 140 81 72 71
Tél. Saunier: (33) 140 81 72 78
Fax (33) 140 81 71 87
E-mail: denis.clerin@equipement.gouv.fr
jean-pierre.saunier@equipement.gouv.fr

Allemagne:

Grèce:

Irlande:

Italie:

Luxembourg:

Pays-Bas:

Inspectorate Transport and Water Management
PO Box 8634
NL-3009 AP Rotterdam
Nederland
Tél. (31-10) 266 84 83
Fax (31-10) 202 26 16
E-mail: Paul.Kunst@ivw.nl

Portugal:

M^{me} Fernanda Capelo
Ministério da Economia
Direcção-Geral da Indústria
Campus do Lumiar — Edifício O
Estrada do Paço do Lumiar
P-1649-038 Lisboa
Tél. (351) 217 10 21 80
Fax (351) 217 10 21 14
E-mail: fernanda.capelo@dgi.min-economia.pt

Espagne:

Suède:

Sjöfartsverket
Sjöfartsinspektionen
SE-601 78 Norrköping
E-mail: inspektion@sjofartsverket.se

Royaume-Uni:

Internet: www.dti.gov.uk/strd/recreat.htm

3. GROUPE SECTORIEL DES BATEAUX DE PLAISANCE (RSG)

Secrétariat technique
c/o Balance Technology Consulting GmbH
Contrescarpe 45,
D-28195 Bremen
Tél. (49-421) 33 51 70,
Fax (49-421) 33 51 711
Internet: <http://www.rsg.be>
E-mail: rsg@balance-bremen.de

4. ORGANISMES EUROPÉENS DE NORMALISATION

CEN

Secrétariat central
Rue de Stassart 36
B-1050 Bruxelles
Tél. (32-2) 550 08 11
Fax (32-2) 550 08 19

Commission européenne

Directive sur les bateaux de plaisance et commentaires — Guide pour l'application de la directive 94/25/CE du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes

2004 — 110 p. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-894-7554-4

Venta • Salg • Verkauf • Πωλήσεις • Sales • Vente • Vendita • Verkoop • Venda • Myynti • Försäljning
<http://eur-op.eu.int/general/en/s-ad.htm>

BELGIQUE/BELGIË

Jean De Lannoy
Avenue du Roi 202/Koningslaan 202
B-1190 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 538 43 08
Fax (32-2) 538 08 41
E-mail: jean.de.lannoy@infoboard.be
URL: <http://www.jean-de-lannoy.be>

**La librairie européenne/
De Europese Boekhandel**

Rue de la Loi 244/Wetstraat 244
B-1040 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 295 26 39
Fax (32-2) 735 08 60
E-mail: mail@libeurop.be
URL: <http://www.libeurop.be>

Moniteur belge/Belgisch Staatsblad

Rue de Louvain 40-42/Leuvenseweg 40-42
B-1000 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 552 22 11
Fax (32-2) 511 01 84
E-mail: eusales@just.fgov.be

DANMARK

J. H. Schultz Information A/S

Herstedvang 4
DK-2620 Albertslund
Tlf. (45) 43 63 23 00
Fax (45) 43 63 19 69
E-mail: schultz@schultz.dk
URL: <http://www.schultz.dk>

DEUTSCHLAND

Bundesanzeiger Verlag GmbH

Vertriebsabteilung
Amsterdamer Straße 192
D-50735 Köln
Tel. (49-221) 97 66 80
Fax (49-221) 97 66 82 78
E-Mail: vertrieb@bundesanzeiger.de
URL: <http://www.bundesanzeiger.de>

ΕΛΛΑΔΑ/GREECE

G. C. Eleftheroudakis SA

International Bookstore
Panepistimiou 17
GR-10564 Athina
Tel. (30) 21 03 25 84 40
Fax (30) 21 03 25 84 99
E-mail: elebooks@books.gr
URL: <http://www.books.gr>

ESPAÑA

Boletín Oficial del Estado

Trafalgar, 27
E-28071 Madrid
Tel. (34) 915 38 21 11 (libros), 913 84 17 15 (suscripción)
Fax (34) 915 38 21 21 (libros), 913 84 17 14 (suscripción)
E-mail: clientes@com.boe.es
URL: <http://www.boe.es>

Mundi Prensa Libros, SA

Castelló, 37
E-28001 Madrid
Tel. (34) 914 36 37 00
Fax (34) 915 75 39 98
E-mail: libreria@mundiprensa.es
URL: <http://www.mundiprensa.com>

FRANCE

Journal officiel

Service des publications des CE
26, rue Desaix
F-75727 Paris Cedex 15
Tél. (33) 140 58 77 31
Fax (33) 140 58 77 00
E-mail: europublications@journal-officiel.gouv.fr
URL: <http://www.journal-officiel.gouv.fr>

IRELAND

Alan Hanna's Bookshop

270 Lower Rathmines Road
Dublin 6
Tel. (353-1) 496 73 98
Fax (353-1) 496 02 28
E-mail: hannas@iol.ie

ITALIA

Licosa SpA

Via Duca di Calabria, 1/1
Casella postale 552
I-50125 Firenze
Tel. (39) 05 56 48 31
Fax (39) 055 64 12 57
E-mail: licosa@licosa.com
URL: <http://www.licosa.com>

LUXEMBOURG

Messageries du livre SARL

5, rue Raiffeisen
L-2411 Luxembourg
Tél. (352) 40 10 20
Fax (352) 49 06 61
E-mail: mail@mdl.lu
URL: <http://www.mdl.lu>

NEDERLAND

SDU Servicecentrum Uitgevers

Christoffel Plantijnstraat 2
Postbus 20014
2500 EA Den Haag
Tel. (31-70) 378 98 80
Fax (31-70) 378 97 83
E-mail: sdu@sdu.nl
URL: <http://www.sdu.nl>

PORTUGAL

Distribuidora de Livros Bertrand Ld.ª

Grupo Bertrand, SA
Rua das Terras dos Vales, 4-A
Apartado 60037
P-2700 Amadora
Tel. (351) 214 95 87 87
Fax (351) 214 96 02 55
E-mail: dlb@ip.pt

Imprensa Nacional-Casa da Moeda, SA

Sector de Publicações Oficiais
Rua da Escola Politécnica, 135
P-1250 -100 Lisboa Codex
Tel. (351) 213 94 57 00
Fax (351) 213 94 57 50
E-mail: spoce@incm.pt
URL: <http://www.incm.pt>

SUOMI/FINLAND

**Akateeminen Kirjakauppa/
Akademiska Bokhandeln**

Keskuskatu 1/Centralgatan 1
PL/PB 128
FIN-00101 Helsinki/Helsingfors
P./fn (358-9) 121 44 18
F./fax (358-9) 121 44 35
Sähköposti: akatilaus@akateeminen.com
URL: <http://www.akateeminen.com>

SVERIGE

BTJ AB

Traktorvägen 11-13
S-221 82 Lund
Tfn (46-46) 18 00 00
Fax (46-46) 30 79 47
E-post: btjeu-pub@btj.se
URL: <http://www.btj.se>

UNITED KINGDOM

The Stationery Office Ltd

Customer Services
PO Box 29
Norwich NR3 1GN
Tel. (44-870) 60 05-522
Fax (44-870) 60 05-533
E-mail: book.orders@theso.co.uk
URL: <http://www.tso.co.uk>

ÍSLAND

Bokabud Larusar Blöndal

Engjateigi 17-19
IS-105 Reykjavik
Tel. (354) 552 55 40
Fax (354) 552 55 60
E-mail: bokabud@simnet.is

NORGE

Swets Blackwell AS

Hans Nielsen Hauges gt. 39
Boks 4901 Nydalen
N-0423 Oslo
Tel. (47) 23 40 00 00
Fax (47) 23 40 00 01
E-mail: info@no.swetsblackwell.com

SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA

Euro Info Center Schweiz

c/o OSEC Business Network Switzerland
Stampfenbachstraße 85
PF 492
CH-8035 Zürich
Tel. (41-1) 365 53 15
Fax (41-1) 365 54 11
E-mail: eics@osec.ch
URL: <http://www.osec.ch/eics>

BĂLGARIA

Europress Euromedia Ltd

59, blvd Vitoshka
BG-1000 Sofia
Tel. (359-2) 980 37 66
Fax (359-2) 980 42 30
E-mail: Milena@mbox.cit.bg
URL: <http://www.europress.bg>

CYPRUS

**Cyprus Chamber of Commerce
and Industry**

PO Box 21455
CY-1509 Nicosia
Tel. (357-22) 88 97 52
Fax (357-22) 66 10 44
E-mail: stalo@ccci.org.cy

EESTI

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda

(Estonian Chamber of Commerce and Industry)
Toom-Kooli 17
EE-10130 Tallinn
Tel. (372) 646 02 44
Fax (372) 646 02 45
E-mail: einfo@koda.ee
URL: <http://www.koda.ee>

HRVATSKA

Mediatrade Ltd

Strohalov Prilaz 27
HR-10000 Zagreb
Tel. (385-1) 660 08 40
Fax (385-1) 660 21 65
E-mail: mediatrade@hi.hinet.hr

MAGYARORSZÁG

Euro Info Service

Szt. István krt.12
III emelet 1/A
PO Box 1039
H-1137 Budapest
Tel. (36-1) 329 21 70
Fax (36-1) 349 20 53
E-mail: euroinfo@euroinfo.hu
URL: <http://www.euroinfo.hu>

MALTA

Miller Distributors Ltd

Malta International Airport
PO Box 25
Luqa LQA 05
Tel. (356) 21 66 44 88
Fax (356) 21 67 67 99
E-mail: info@millermalta.com

POLSKA

Ars Polona

Krakowskie Przedmiescie 7
Skr. pocztowa 1001
PL-00-950 Warszawa
Tel. (48-22) 826 12 01
Fax (48-22) 826 62 40
E-mail: books119@arspolona.com.pl

ROMÂNIA

Euromedia

Str. Dionisie Lupu nr. 65, sector 1
RO-70184 Bucuresti
Tel. (40-21) 260 28 82
Fax (40-21) 260 27 88
E-mail: euromedia@mailcity.com

SLOVAKIA

Centrum VTI SR

Námestie Slobody 19
SK-81223 Bratislava 1
Tel. (421-2) 54 41 83 64
Fax (421-2) 54 41 83 64
E-mail: europ@ttb1.cvtisr.sk
URL: <http://www.cvtisr.sk>

SLOVENIJA

GV Zalozba d.o.o.

Dunajska cesta 5
SI-1000 Ljubljana
Tel. (386) 13 09 1800
Fax (386) 13 09 1805
E-mail: europ@gvzalozba.si
URL: <http://www.gvzalozba.si>

TÜRKIYE

Dünya Aktüel A.S

Globus Dünya Basinevi
100, Yil Mahallesi 34440
TR-80050 Bagcilar-Istanbul
Tel. (90-212) 440 22 27
Fax (90-212) 440 23 67
E-mail: aktuel.info@dunya.com

ARGENTINA

World Publications SA

Av. Córdoba 1877
C1120 AAA Buenos Aires
Tel. (54-11) 48 15 81 56
Fax (54-11) 48 15 81 56
E-mail: wpbooks@infovia.com.ar
URL: <http://www.wpbooks.com.ar>

AUSTRALIA

Hunter Publications

PO Box 404
Abbotsford, Victoria 3067
Tel. (61-3) 94 17 53 61
Fax (61-3) 94 19 71 54
E-mail: admin@tekimaging.com.au

BRASIL

Livraria Camões

Rua Bittencourt da Silva, 12 C
CEP
20043-900 Rio de Janeiro
Tel. (55-21) 262 47 76
Fax (55-21) 262 47 76
E-mail: livraria.camoes@incm.com.br
URL: <http://www.incm.com.br>

CANADA

Les éditions La Liberté Inc.

3020, chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, Québec G1X 3V6
Tél. (1-418) 658 37 63
Fax (1-800) 567 54 49
E-mail: liberte@mediom.qc.ca

Renouf Publishing Co. Ltd

5369 Chemin Canotek Road Unit 1
Ottawa, Ontario K1J 9J3
Tel. (1-613) 745 26 65
Fax (1-613) 745 76 60
E-mail: order.dept@renoufbooks.com
URL: <http://www.renoufbooks.com>

EGYPT

The Middle East Observer

41 Sherif Street
11111 Cairo
Tel. (20-2) 392 69 19
Fax (20-2) 393 97 32
E-mail: meo@softcom.com.eg
URL: <http://www.meobserver.com.eg>

MALAYSIA

EBIC Malaysia

Suite 47.01, Level 47
Bangunan AmFinance (letter box 47)
8 Jalan Yap Kwan Seng
50450 Kuala Lumpur
Tel. (60-3) 21 62 62 98
Fax (60-3) 21 62 61 98
E-mail: ebic@tm.net.my

MÉXICO

Mundi Prensa México, SA de CV

Río Pánuco, 141
Colonia Cuauhtémoc
MX-06500 México, DF
Tel. (52-5) 533 56 58
Fax (52-5) 514 67 99
E-mail: 101545.2361@compuserve.com

SOUTH KOREA

**The European Union Chamber of
Commerce in Korea**

Suite 2004, Kyobo Bldg.
1 Chongro 1-Ga, Chongro-Gu
Seoul 110-714
Tel. (82-2) 725-9880/5
Fax (82-2) 725-9886
E-mail: euock@euock.org
URL: <http://www.euock.org>

SRI LANKA

EBIC Sri Lanka

Trans Asia Hotel
115 Sir Chittampalam
A. Gardiner Mawatha
Colombo 2
Tel. (94-1) 074 71 50 78
Fax (94-1) 44 87 79
E-mail: ebicsl@sltnet.lk

T'AI-WAN

Tycoon Information Inc

PO Box 81-466
105 Taipei
Tel. (886-2) 87 12 88 86
Fax (886-2) 87 12 47 47
E-mail: eluip@ms21.hinet.net

UNITED STATES OF AMERICA

Bernan Associates

4611-F Assembly Drive
Lanham MD 20706-4391
Tel. (1-800) 274 44 47 (toll free telephone)
Fax (1-800) 865 34 50 (toll free fax)
E-mail: query@bernan.com
URL: <http://www.bernan.com>

ANDERE LÄNDER/OTHER COUNTRIES/
AUTRES PAYS

**Bitte wenden Sie sich an ein Büro Ihrer
Wahl/Please contact the sales office of
your choice/Veuillez vous adresser au
bureau de vente de votre choix**

**Office for Official Publications
of the European Communities**

2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 29 29-42001
Fax (352) 29 29-42700
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
URL: <http://publications.eu.eu.int>

