

Présentation de la réglementation européenne « Bateaux de plaisance »

Directives 94/25/CE du 16 juin 1994 et 2003/44/CE du 16 juin 2003
Décrets n° 96-611 du 4 juillet 1996 et 2005-185 du 25 février 2005

Introduction

1. GENERALITES

- 1.1 Une directive « nouvelle approche »,
- 1.2 Les exigences essentielles de sécurité, les normes européennes harmonisées,
- 1.3 L'évaluation de la conformité.

2. L'ESSENTIEL DE LA DIRECTIVE « BATEAU DE PLAISANCE

- 2.1 Les champs d'application,
- 2.2 Les catégories de conception,
- 2.3 Les différentes procédures d'évaluation de la conformité,
- 2.4 Quelle certification pour quels produits,
- 2.5 Les organismes notifiés.

3. LES AUTRES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE

- 3.1 Les exigences essentielles,
- 3.2 Le marquage « CE »,
- 3.3 Le numéro d'identification de la coque,
- 3.4 La déclaration écrite de conformité,
- 3.5 Les manuels du propriétaire,
- 3.6 Le dossier technique,
- 3.7 La clause de sauvegarde,
- 3.8 Le comité permanent.
- 3.9 La certification post construction.

4. DIVERS

- 4.1 Accord de reconnaissance mutuelle,
- 4.2 Navires en provenance de pays tiers,
- 4.3 Navires d'occasion en provenance d'un autre Etat membre,
- 4.4 Navires non terminés.
- 4.5 Navires exposés lors des foires et salons

Documents annexés :

- Structure du numéro HIN.
- Imprimé de demande d'un code constructeur.

Réglementation européenne « Bateaux de Plaisance »

Introduction

Les directives 94/25/CE du 16 juin 1994 et 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance, sont basées sur l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne : elles ont pour objectif principal l'élimination des entraves aux échanges. Elles poursuivent également les objectifs de l'article 100 A en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs (utilisateurs de bateaux et tiers).

Ces directives sont la base réglementaire commune aux Etats membres, créant ainsi un marché unique européen, pour les bateaux de plaisance, y compris les moteurs, et certaines pièces d'équipement.

La directive du 16 juin 2003 vient compléter celle de 1994 notamment sur les points suivants :

- limitation du niveau sonore et des rejets gazeux des moteurs,
- inclusion des VNM dans le champ d'application,
- assouplissement dans le choix des modules,
- procédure spécifique pour la certification des navires déjà construits,
- nouveau module de certification.

La directive 94/25/CE du 16 juin 1994 a été transposée en droit français par le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 et la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003 par le décret 2005/185 du 25 février qui a modifié celui de 1996.

La directive du 16 juin 1994 est entrée définitivement en vigueur le 16 juin 1998, après une période transitoire préalable de deux ans.

La directive du 16 juin 2003 est entrée définitivement en vigueur le 1^{er} janvier 2006 après une période transitoire d'un an, à l'exception des dispositions concernant les moteurs 2 temps qui ne seront applicables qu'à compter du 1^{er} janvier 2007.

Cette procédure offre aux constructeurs la possibilité d'une mise en vente libre sur l'ensemble du marché communautaire (25 Etats membres) et par suite, pour le plaisancier, la possibilité d'immatriculer son navire dans un de ces Etats sans exigences complémentaires.

Aux termes de cette nouvelle réglementation, l'approbation préalable d'un modèle de navire de plaisance par les autorités françaises avant l'immatriculation sous pavillon français est remplacée par le respect de la conformité aux nouvelles exigences sous la responsabilité du constructeur seul.

Remarques

Dans la suite de la note, les renvois font référence aux articles ou annexes du décret du 4 juillet 1996 modifié par le décret du 25 février 2005, sauf indication particulière et lorsque l'on parle de directive, il s'agit de la directive du 16 juin 1994 amendée par celle du 16 juin 2003.

De même, les termes « navire » ou « bateau » sont utilisés indifféremment (cf. § a du point III de l'article 1^{er}).

.../...

1. GENERALITES :

Les directives européennes à caractère technique concernent en général des produits industriels pour lesquels les professionnels souhaitent un marché communautaire unique afin d'éviter les entraves techniques et administratives aux échanges entre Etats membres qui sont considérées parfois comme des mesures protectionnistes, contraires à la libre concurrence et au libre exercice de la loi du marché.

Une directive européenne est une disposition juridique communautaire que chaque Etat membre doit d'abord transcrire dans sa législation nationale, puis appliquer.

1.1. Une directive « nouvelle approche »

Une directive dite « nouvelle approche » fixe des exigences essentielles de sécurité auxquelles les produits concernés doivent répondre pour pouvoir porter le marquage « CE » et bénéficier alors de la libre circulation sur tout l'espace économique européen.

Un bateau marqué « CE » pourra donc être vendu librement sur tout le territoire communautaire, sans autres formalités pour les professionnels que celles prévues par la directive. Les consommateurs européens pourront aussi acheter un bateau marqué « CE » et le mettre en service dans leur pays sans contraintes complémentaires.

La directive ne concerne que la construction, les autres formalités restent de la compétence de chaque Etat membre (en France : francisation, immatriculation et armement de sécurité).

1.2. Les exigences essentielles de sécurité, les normes européennes harmonisées

Ces exigences sont des critères très généraux, définissant les objectifs que les constructeurs doivent atteindre pour que leur produit présente un haut niveau de sécurité pour les utilisateurs, le bien-être général et l'environnement et puisse ainsi bénéficier de la libre circulation.

Les constructeurs sont libres de choisir les moyens pour atteindre ces objectifs.

Toutefois, le respect des normes européennes harmonisées, dont l'application n'est jamais obligatoire (sauf pour la norme concernant l'identification du navire), constitue un moyen « privilégié » d'atteindre ces objectifs, dans la mesure où leur application permet de présumer le respect de l'exigence essentielle de sécurité correspondante (article 3).

1.3. L'évaluation de la conformité

Selon le type de produit et pour les bateaux, selon la catégorie de conception et la longueur, la conformité d'un bateau aux exigences essentielles de sécurité est évaluée :

- soit par le constructeur lui-même,
- soit par le constructeur avec le concours d'un organisme tiers, dit « organisme notifié ».

Des procédures spécifiques existent pour la conformité des moteurs.

Lorsque le recours à un organisme notifié est obligatoire, les professionnels ont le libre choix de celui-ci, parmi tous ceux qui sont notifiés par l'un ou l'autre des Etats membres (voir plus loin, point 2.4).

2. L'ESSENTIEL DE LA DIRECTIVE « BATEAU DE PLAISANCE »

2.1. Les champs d'application (Article 1)

Suite à la directive de 16 juin 2003, il y a désormais trois champs d'application différents : la conception et la construction, les émissions gazeuses et les émissions sonores, et chaque champ a ses propres exonérations.

2.1.1. Le champ d'application en matière de conception et de construction

La directive est applicable à tous les bateaux de plaisance neufs de 2,5 m à 24 mètres et à certaines pièces d'équipement (listées en annexe II), qu'ils soient destinés à une navigation maritime ou à une navigation en eaux intérieures. Depuis le 1^{er} janvier 2006, les Véhicules Nautiques à Moteur sont inclus dans ce champ d'application.

Elle s'applique également à des bateaux existants qui n'étaient pas concernés par ce dispositif lors de leur construction (navires d'occasion en provenance de pays tiers, navires de compétitions ou expérimentaux redevenant de plaisance, construction amateur revendue avant 5 ans, ...).

Les bateaux exclus du champ d'application de la directive restent soumis à la législation spécifique de chaque Etat membre (lorsqu'elle existe) et, en conséquence, ne bénéficient pas de la libre circulation sur le territoire communautaire.

On distingue trois catégories de « bateaux » exclus de ce champ d'application du fait de leur conception ou de leur usage :

- certains types d'engins : pédalos, canoës, kayaks, sous-marins, aéroglisseurs, hydroptères,
- certains types de bateaux du fait de leur usage : transport de passagers, navires conçus exclusivement pour la compétition.... ,
- certains types de bateaux du fait de leur construction : les bateaux expérimentaux, les constructions « amateur », les originaux et copies de bateaux d'avant 1950, les bateaux à vapeur.

2.1.2. Le champ d'application en matière d'émissions gazeuses

La directive s'applique à tous les moteurs (hors-bord ou interne) destinés à être installés sur des bateaux de plaisance ou dans des VNM et aux moteurs soumis à une modification importante.

Sont exclus de ce champ d'application :

- les moteurs d'avant 1950,
- les moteurs construits par un amateur pour son usage personnel,
- les moteurs installés sur certains types de bateaux déjà exclus du champ d'application au titre de la conception et de la construction.

.../...

2.1.3. Le champ d'application en matière d'émissions sonores

La directive s'applique à tous les bateaux ayant un moteur interne, aux bateaux ayant subi une transformation importante, aux VNM et aux moteurs hors-bord destinés à être installés sur des bateaux de plaisance.

Sont exclus de ce champ d'application :

- l'ensemble des bateaux déjà exclus du champ d'application au titre des émissions gazeuses,
- les bateaux construits par un amateur pour son usage personnel.

2.2. Les catégories de conception (Annexe I, point A.1)

Au nombre de quatre (A, B, C et D), elles sont basées sur la capacité du bateau à résister à des conditions de navigation définies par la hauteur significative des vagues (en mètres) et la force maximale du vent (sur l'échelle de Beaufort) :

Les catégories de conception des bateaux

Catégorie de conception	Force du vent (Echelle de Beaufort)	Hauteur significative des vagues (moyenne, en m de la hauteur apparente des vagues)
A - en haute mer	> 8 Bft	> 4 m
B - au large	< 8 Bft	< 4 m
C - à proximité des côtes	< 6 Bft	< 2 m
D - en eaux protégées	<4 Bft	< 0,3 m (1)

(1) Avec des vagues occasionnelles de 0,50 mètre causées, par exemple, par des bateaux de passage.

Les bateaux doivent être conçus et construits pour des navigations au cours desquelles les conditions de navigation peuvent atteindre les valeurs reprises dans le tableau. Il est aussi important de reprendre la définition littérale de ces catégories de navigation.

Par exemple, le bateau de la catégorie C devra être «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 m compris ».

Nota : Un même bateau peut se voir attribuer plusieurs catégories de conception (ex : catégorie C avec 4 personnes à bord et catégorie D avec 6 personnes).

2.3. Les différentes procédures d'évaluation de la conformité (Annexes V à XII et XVI)

Ces différentes procédures d'évaluation de la conformité d'un produit aux exigences d'une directive sont intitulées « modules » et résultent du dispositif général concernant les directives « Nouvelle approche ».

.../...

La conformité d'un bateau, d'une pièce d'équipement ou d'un moteur aux exigences essentielles de sécurité peut être établie, selon différentes procédures en fonction du produit : pièces d'équipement ou moteurs et pour les bateaux en fonction de la longueur et de sa catégorie de conception, soit par le constructeur seul, soit par le constructeur avec l'intervention d'un organisme notifié.

Le résultat de cette évaluation est toujours le « marquage CE » du bateau, de la pièce d'équipement ou du moteur, qui doit en outre être accompagné d'une « déclaration écrite de conformité ».

Les différents modules utilisables dans le cadre de la directive « Bateaux de plaisance » sont les suivants. Les conditions de mise en œuvre de ces modules sont données au point 2.4 ci-après.

● Module A (Annexe V)

Le professionnel vérifie lui-même que son produit est conforme aux exigences essentielles de la directive, puis appose le marquage « CE » sur celui-ci. C'est de l'autocertification.

● Module Abis (Annexe VI)

C'est le modèle A, complété par des « essais, calculs ou contrôles » effectués par un organisme notifié et relatifs aux deux exigences essentielles de stabilité/franc-bord et de flottabilité (annexe I.A, points 3.2 et 3.3).

● Module B - Examen « CE de type » (Annexe VII)

L'organisme notifié examine un exemplaire « représentatif de la production considérée » et établit une « attestation CE de type », ce qui signifie que ce type de produit (le modèle) est conforme aux exigences essentielles de sécurité.

Ce module est toujours utilisé en association avec les modules C, D, E ou F (B + C, B + D, B + E, B + F) car seul, il ne permet pas le marquage « CE » sur un produit.

● Module C - Conformité au type (Annexe VIII)

Le constructeur déclare que le produit qu'il vend est conforme au « type » de produit examiné et vérifié par l'organisme notifié selon le module B. Le numéro de l'organisme notifié ne figure pas sur le marquage « CE » puisque c'est le professionnel qui déclare seul la conformité au type (le système appliqué précédemment en France était relativement similaire aux modules B+C, puisque l'administration approuvait le modèle « tête de série » et le professionnel attestait que les exemplaires suivants étaient en tous points conformes au modèle approuvé).

● Module D - Assurance de la qualité de la production (Annexe IX)

Le système d'assurance de la qualité de la production appliqué par l'entreprise permet de garantir la conformité de sa production au « type » déjà examiné par l'organisme notifié selon le module B. Ce système d'assurance de la qualité de la production est évalué, approuvé et surveillé par l'organisme notifié, le constructeur appose alors sur son bateau le marquage « CE », accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié.

● Module E – Assurance qualité produits (Annexe XVI)

Le fabricant met en place un système de qualité approuvé pour les essais et l'inspection finale du produit et se soumet à la surveillance de l'organisme notifié. Le constructeur appose sur son produit le marquage « CE », accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié.

.../...

● Module F - Vérification sur produits (Annexe X)

L'organisme notifié vérifie la conformité au « type » par contrôles et essais soit sur chaque produit, soit de manière statistique sur chaque lot de produits. Le constructeur appose sur son produit le marquage « CE », accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié.

● Module G - Vérification à l'unité (Annexe XI)

L'organisme notifié vérifie la conformité de chaque unité produite à toutes les exigences essentielles de la directive. Le constructeur appose sur son bateau le marquage « CE », accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié.

● Module H - Assurance qualité complète (Annexe XII)

L'organisme notifié évalue, approuve et surveille le système de qualité complète de l'entreprise. Ce système comporte toutes les règles de conception, de fabrication et de vérification qui permettent à l'entreprise de ne concevoir et de ne fabriquer que des produits conformes aux exigences essentielles. Le constructeur appose sur son bateau le marquage « CE », accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié.

2.4. Quelle certification pour quels produits (Article 6 et annexe IV)

Suivant le type de produit, le constructeur peut appliquer l'un ou l'autre des modules autorisés.

2.4.1. Pour les bateaux

Pour les bateaux, le choix du module est fonction de la longueur et de la catégorie de conception du bateau.

Toutefois, certains modules ne sont pas autorisés pour certains types.

Enfin, il est à noter que la directive du 16 juin 2003 a laissé une plus grande latitude aux constructeurs dans le choix des modules.

Catégorie de conception	Module de vérification de la conformité possible		
	A ou B	Abis, B+C, B+D, B+E, B+F, G ou H	B+C, B+D, B+E, B+F, G ou H
C	A (*), Abis, B+C, B+D, B+E, B+F, G ou H	B+C, B+D, B+E, B+F, G ou H	
D	A, Abis, B+C, B+D, B+E, B+F, G ou H		
L (en m)	2,5	12	24

(*) Pour les bateaux de catégorie de conception C et de moins de 12 mètres, le recours au module A (autocertification) n'est possible que si le constructeur respecte les normes harmonisées en matière de stabilité et de flottabilité (annexe I.A, points 3.2 et 3.3).

2.4.2. Pour les Véhicules Nautiques à Moteur

Pour les VNM, le constructeur a le même choix de modules que pour les bateaux de catégorie de conception « D », c'est à dire soit le module A, soit le module Abis, soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H.

.../...

2.4.3. Pour les pièces et éléments d'équipement

Pour les éléments et pièces d'équipement suivants, cités à l'annexe II,

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

le fabricant peut opter pour l'un des modules suivants : soit le module B complété par le module C, le module D, ou le module F, soit le module G, soit le module H.

2.4.4. Pour les moteurs (contrôle des émissions gazeuses)

Pour le contrôle du respect des exigences en matière d'émissions gazeuses, le constructeur du moteur peut faire appel à l'un des modules suivants : soit le module B complété par le module C, le module D, le module E ou le module F, soit le module G, soit le module H.

2.4.5. Pour les moteurs (contrôle des émissions sonores)

2.4.5.1. Pour le contrôle de la conformité d'un bateau avec un moteur interne ou mixte sans échappement intégré, aux exigences relatives au niveau sonore, le constructeur peut appliquer :

- en cas d'usage du nombre de Froude ou d'un bateau de référence, soit le module A, soit le module Abis, soit le module G, soit le module H,
- en cas d'application de la norme EN 14509, soit le module Abis, soit le module G, soit le module H.

2.4.5.2. Pour le contrôle de la conformité d'un moteur hors-bord ou mixte avec échappement intégré et des VNM aux exigences relatives au niveau sonore, le fabricant du moteur peut appliquer l'un des modules suivants : le module Abis, le module G ou le module H.

2.5. Les organismes notifiés (Article 7)

Ce sont des organismes désignés par un Etat membre pour effectuer les opérations de vérification de la conformité décrites ci-dessus. Ils doivent répondre à certains critères, en particulier en matière d'indépendance, de compétence technique et d'intégrité professionnelle.

Chaque organisme notifié peut proposer ses services dans toute l'Europe et un professionnel peut choisir librement son organisme notifié.

Les services de la Commission à Bruxelles tiennent une liste des organismes notifiés par les Etats membres. Depuis, l'entrée en vigueur de la directive du 16 juin 2003, il y a deux listes d'organismes notifiés, l'une pour la directive 94/25 du 16 juin 1994 et l'autre pour la directive 2003-44 du 16 juin 2003. En effet, les compétences exigées étant très différentes, un organisme « notifiable » peut ne demander sa reconnaissance que pour les bateaux ou que pour les moteurs (et en matière de moteur, il peut y avoir aussi une différenciation entre le contrôle des émissions sonores et le contrôle des émissions gazeuses).

.../...

Le fichier informatique de la Direction des affaires maritimes est alimenté de ces informations afin d'effectuer un contrôle sur l'existence d'un organisme notifié lors d'une immatriculation.

Par arrêtés du 6 septembre 1996 publiés au Journal Officiel du 12 octobre 1996, les autorités françaises ont habilité deux organismes : le Bureau Veritas à Paris et l'Institut pour la Certification et la Normalisation dans le Nautisme à La Rochelle.

Par arrêtés du 26 décembre 2005, ces deux organismes ont eu leur habilitation reconduite. Mais à leur demande, ces habilitations sont partielles compte tenu des nouveaux domaines d'intervention.

3. LES AUTRES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE

3.1. Les exigences essentielles (Annexe I)

Suite à l'entrée en vigueur de la directive du 16 juin 2003, il y a maintenant trois catégories d'exigences, celles concernant la construction, celles concernant les émissions gazeuses et celles concernant les émissions sonores.

Les VNM sont considérés comme des bateaux pour l'application de cette annexe.

3.1.1. Les exigences essentielles en matière de conception et de construction (annexe I.A)

Elles peuvent être regroupées en trois groupes :

- a) Les exigences générales :
 - identification de la coque,
 - plaque du constructeur,
 - prévention des chutes par-dessus bord et moyens de remonter à bord,
 - visibilité à partir du poste de barre principal,
 - manuel du propriétaire.

- b) Les exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction :
 - structure,
 - stabilité et franc-bord,
 - flottabilité,
 - ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures,
 - envahissement,
 - charge maximale recommandée par le constructeur,
 - emplacement du radeau de sauvetage,
 - évacuation,
 - ancrage, amarrage et remorquage.

- c) Les exigences relatives aux équipements et à leur installation :
 - moteur et compartiment moteur,
 - circuit d'alimentation en carburant,
 - circuit électrique,
 - appareil à gouverner,

- appareil à gaz,
- protection contre l'incendie,
- feux de navigation,
- prévention des rejets.

3.1.2. Les exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses (annexe I.B)

a) Les exigences générales :

- identification du moteur,
- durabilité et lisibilité du marquage,
- manuel du propriétaire.

b) Les exigences techniques :

- respect des valeurs limites de rejet,
- maintien de ces valeurs durant la vie utile du moteur.

3.1.3. Les exigences essentielles en matière d'émissions sonores (annexe I.C)

a) L'exigence générale :

- manuel du propriétaire.

b) L'exigence technique :

- respect du niveau sonore autorisé (pour les moteurs internes, les mesures sont faites sur le bateau équipé de moteur interne ou de moteur mixte sans échappement intégré ou sur un bateau de référence).

3.2. Le marquage « CE » (Article 4)

Le marquage « CE » est apposé selon le modèle fixé en annexe III sur le produit qui a été reconnu conforme aux exigences essentielles qui lui sont applicables. Cette obligation vise les bateaux, les VNM, les moteurs mixtes à échappement intégré et les moteurs hors-bord. Pour les pièces et éléments d'équipement, le marquage peut être mis sur l'emballage.

3.3. Le numéro d'identification du bateau (Annexe I, point A. 2.1)

Ce numéro est obligatoire. Il est composé de 15 caractères dont les premiers concernent l'identifiant du pays du constructeur. Il y a ensuite un tiret et douze autres caractères.

Précédemment aux nouvelles dispositions, ce numéro, appelé « HIN » (pour Hull Identification Number), permettait d'identifier le constructeur de la coque. Désormais, il identifiera le bateau et donc les deux premières lettres correspondront au pays du constructeur du bateau. Le HIN devient le CIN (pour Craft Identification Number).

Le code constructeur est attribué par une autorité du pays du constructeur. Pour la France, cette demande est à faire auprès de la Mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques de la Direction des affaires maritimes.

3.4. La déclaration écrite de conformité (Annexe XIV)

Elle doit accompagner tout produit marqué « CE » et être rédigée dans la ou les langues officielles du pays où le bateau est mis sur le marché. Pour une immatriculation sous pavillon français, la déclaration écrite de conformité doit être établie en français.

.../...

Son contenu est précisé à l'annexe XIV. En particulier, la liste des normes harmonisées appliquées par le constructeur doit y figurer.

Les moteurs hors-bord doivent avoir leur propre déclaration écrite de conformité. Pour les bateaux à moteur interne, la déclaration écrite de conformité du moteur est reprise dans la déclaration écrite de conformité du bateau puisque la conformité en matière d'émissions sonores est validée avec le bateau.

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

Un constructeur européen ne peut pas avoir de mandataire.

3.5. Les manuels du propriétaire (Annexe I, A. 2.5, B. 4 et C. 2)

Ils sont exigés pour les bateaux, pour les VNM et pour les moteurs. Donc, un bateau motorisé peut avoir deux manuels du propriétaire.

Il doit être rédigé dans la ou les langues officielles du pays où le produit est mis sur le marché et son contenu a fait l'objet d'une norme (du moins en ce qui concerne le manuel du propriétaire pour les bateaux).

3.6. Le dossier technique (Annexe XIII)

Il doit être tenu à disposition des autorités par le constructeur ou son représentant, à des fins de contrôle, pendant une durée de 10 ans après la fabrication du dernier exemplaire du produit. Il doit permettre de « comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité ».

3.7. La clause de sauvegarde (Article 7 de la directive)

Cette clause permet à un Etat membre de retirer provisoirement du marché tout produit portant le marquage « CE » qu'il juge dangereux. Cet Etat membre doit ensuite en informer la Commission pour les suites à donner.

3.8. Le comité permanent (article 6 de la directive)

Il est composé d'un représentant de chaque Etat membre et présidé par un membre de la Commission des Communautés européennes. Son rôle est consultatif, mais la Commission doit « tenir le plus grand compte » de ses avis.

Le Comité permanent doit répondre aux questions des Etats membres concernant la mise en œuvre de la directive, son interprétation, la pertinence des normes, ...etc .

3.9. La certification post construction (article 6, paragraphe V)

Cette disposition nouvelle, issue de la directive du 16 juin 2003, a pour objet de clarifier la procédure applicable en cas de certification après la construction.

Elle vise principalement les bateaux d'occasion qui sont mis sur le marché européen soit en provenance de pays tiers, soit parce qu'ils avaient un autre usage préalablement, soit parce que la directive ne leur était pas applicable au moment de leur construction (construction amateur revendue avant 5 ans, prototype ou navire de course devenant bateau de plaisance « ordinaire »).

Désormais pour ces bateaux, le recours à un organisme notifié, quelle que soit la catégorie de conception retenue, est obligatoire lorsque ni le fabricant, ni son mandataire ne peut attester de la conformité du bateau aux exigences du marquage « CE ». Cet organisme doit s'assurer que le produit présente des caractéristiques équivalentes à celles exigées pour le marquage « CE ». La plaque du constructeur porte la mention « Certificat après construction ».

4. DIVERS

4.1. Accord de reconnaissance mutuelle

Un prochain pas vers la « mondialisation » de ce marché sera franchi lorsque des accords de reconnaissance mutuelle (ARM) des procédures d'évaluation de la conformité seront mis en place entre l'union européenne et d'autres Etats.

Ces ARM permettent à un Etat partie à l'accord d'habiliter des organismes nationaux pour l'évaluation de la conformité aux règlements de l'autre partie et imposent à chacun de reconnaître les certificats de conformité édités par l'autre partie. Ce n'est pas une même réglementation pour tous mais la reconnaissance des réglementations et des procédures mis en place par d'autres Etats ou groupes d'Etats.

Des accords ont été conclus avec les Etats-Unis d'Amérique et le Canada.

4.2. Navires en provenance de pays tiers

Tous les navires en provenance des pays tiers, qu'ils soient neuf ou d'occasion, de série ou à l'unité, doivent être conformes aux exigences de sécurité et porter le marquage « CE » pour être introduits sur le territoire communautaire. Pour les bateaux d'occasion, il y a application de la certification post construction (cf. point 3.9. ci-dessus).

Une exception peut être faite pour les bateaux initialement construits conformément aux règles d'un Etat membre et parfois même utilisés sur le territoire européen avant d'avoir été exportés vers un pays tiers.

4.3. Navires d'occasion en provenance d'un autre Etat membre

Les navires d'occasion construits avant l'entrée en vigueur de la Directive (16 juin 1998) en provenance d'un autre Etat membre (les navires construits à compter de cette date devant obligatoirement avoir le marquage « CE ») ne rentrent pas dans le champ d'application de la directive puisqu'il ne s'agit pas d'une première mise sur le marché communautaire. En conséquence, ils restent soumis à la réglementation applicable au sein de l'Etat membre où ils sont revendus, et en France, c'est la division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, qui est applicable.

4.4. Navires non terminés (article 5, paragraphe I)

Les navires qui ne sont pas terminés peuvent être librement mis en vente sous réserve qu'ils soient conformes aux exigences essentielles de sécurité applicables à ce stade de la fabrication. Il appartient au constructeur de le certifier, à l'aide d'une déclaration établie dans les conditions prévues au paragraphe A de l'annexe XV.

Toutefois, ces navires ne peuvent pas porter le marquage CE car leur conformité à la directive n'est que partielle.

Lorsqu'ils sont achevés par un professionnel, c'est ce dernier qui étant responsable de la mise sur le marché, atteste de la conformité de l'ensemble et appose le marquage CE.

Lorsqu'ils sont achevés par un constructeur amateur pour son usage personnel, ces navires sont soumis à la réglementation nationale (division 224). Le plaisancier « finisseur » pouvant s'appuyer sur le document établi par le professionnel.

4.5. Navires exposés lors des foires et salons (article 5, paragraphe III)

Les navires exposés lors des foires et salons peuvent ne pas satisfaire aux exigences essentielles de sécurité à condition qu'il soit clairement indiqué qu'ils ne sont pas conformes à ces dispositions et qu'il est interdit de les acquérir en l'état ou d'en faire usage tant qu'ils n'auront pas été mis en conformité avec la réglementation.
