



LES ENJEUX ET CONTRAINTES DE LA NOUVELLE DIRECTIVE 2013/53 UE SUR LES BATEAUX DE PLAISANCE

Voir les changements détaillés dans les documents de l'EBI



1. La nouvelle directive sur les bateaux de plaisance entre en vigueur:

- Le 18 Janvier 2016 pour les nouveaux bateaux ou modèles
- Le 18 Janvier 2017 pour les bateaux ou modèle précédemment évalués avec l'ancienne directive

2. Principaux changements techniques:

- La catégorie de conception A était illimitée, elle s'arrête maintenant au sommet de Force 9.
- Les catégories de conception ne sont plus définies que par la force du vent et la hauteur des vagues (Plus de nom "Océanique", etc. ni de zone de navigation)
- Seuls les multicoques habitables "susceptibles d'inversion" selon la norme de stabilité ISO 12217 ont besoin de flottabilité à l'envers et de trappes de survie
- Les bateaux munis de toilettes doivent être dotés de cuves de rétention ou de systèmes de traitement.
- Les limites d'émissions gazeuses des moteurs de propulsion sont durcies



3. Nouvelles responsabilités des acteurs économiques

- Les importateurs ont le même niveau d'obligation et de responsabilité que les fabricants
- Les distributeurs doivent s'assurer que les produits mis sur le marché sont conformes
- Les importateurs privés doivent faire certifier leurs bateaux après construction avant de les introduire sur le marché de l'UE
- Les fabricants des bateaux de série veillent à ce que les bateaux restent conformes compte tenu de la modification des produits et de l'évolution des normes harmonisées.



4. Conséquences au 18 janvier 2017:

- Les séries existantes doivent être réévaluées avant le 18 Janvier 2017, compte tenu de l'évolution des normes. Normalement pas de problème pour les bateaux de conception récente, mais peut être des problèmes pour les bateaux anciennement certifiés.
- C'est dans 18 mois, mais cela arrive vite. Comme les Organismes notifiés vont être très sollicités fin 2016/début 2017, ne pas tarder pour régler ces problèmes.

L'équipe technique de la FIN et l'ICNN sont à votre disposition pour tout renseignement.



5. Autres conséquences:

– 5.1 Nouvelle DEC Déclaration de conformité (Recto)

Déclaration de Conformité d'un bateau ou VNM aux exigences de conception, de construction et d'émissions sonores de la directive 2013/53/UE
(A remplir par le constructeur ou son mandataire)

Nom du fabricant du bateau ou VNM : _____

Adresse : _____

Ville : _____ Code postal : _____ Pays : _____

Nom du mandataire (le cas échéant) : _____

Adresse : _____

Ville : _____ Code postal : _____ Pays : _____

Module utilisé pour l'évaluation de la conception et de la construction : A A1 B+C B+D B+E B+F G H

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

Adresse : _____

Ville : _____ Code postal : _____ Pays : _____ N° ID : _____

N° du certificat de l'Organisme notifié ¹ (le cas échéant) : _____ Date : __/__/__

Module utilisé pour l'évaluation des émissions sonores (le cas échéant) : A A1 G H

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

Adresse : _____

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

N° du certificat de l'Organisme notifié (le cas échéant) : _____ Date : __/__/__

Autres directives communautaires appliquées : _____

DESCRIPTION DU BATEAU:

Numéro d'identification du bateau (CEN) : -

Marque du bateau : _____ Type ou numéro : _____

Type de construction :		Mode de propulsion principal :	
<input type="checkbox"/> Rigide	<input type="checkbox"/> Pneumatique	<input type="checkbox"/> Semi-rigide (RIB)	<input type="checkbox"/> Voiles avec surface de voilure projetée /S/ de : _____ m ²
Type de coque :		<input type="checkbox"/> Propulsion humaine	<input type="checkbox"/> Propulsion à moteur
<input type="checkbox"/> Monocoque	<input type="checkbox"/> Multicoque	<input type="checkbox"/> Autre (préciser) : _____	
Matériau de construction de la coque :		Type de moteur installé (le cas échéant):	
<input type="checkbox"/> Fibres de verre	<input type="checkbox"/> Plastiques autres que le PVC	<input type="checkbox"/> Moteur Diesel	



– 5.2 Nouvelle DEC Déclaration de conformité (Suite Recto)

DESCRIPTION DU BATEAU:

Numéro d'identification du bateau (CIN) : -

Marque du bateau : _____ Type ou numéro : _____

Type de construction :

- Rigide Pneumatique Semi-rigide (RIB)

Type de coque :

- Monocoque Multicoque

Matériau de construction de la coque :

- Aluminium, alliage léger Plastique, résine armée
 Acier Bois /contreplaqué
 Autre (préciser) : _____

Catégorie (es) de conception selon le nombre de personnes recommandée :

Catégorie	Nombre de personnes	Charge maximale (kg)
A		
B		
C		
D		

Longueur de coque L_H : _____ m

Bau de coque B_H : _____ m

Tirant d'eau maximal T : _____ m

Pontage :

- Entièrement fermé
 Partiellement protégé
 Ouvert

Mode de propulsion principal :

- Voiles avec surface de voile projetée A_s de : _____ m²
 Propulsion humaine
 Propulsion à moteur
 Autre (préciser) : _____

Type de moteur installé (le cas échéant):

- Moteur Diesel
 Moteur à essence
 Moteur au GPL, GNC
 Moteur électrique
 Autre (préciser) : _____

Type d'installation du moteur (le cas échéant):

- Hors-bord
 Intérieur avec ligne d'arbre
 Z ou embase arrière sans échappement intégré
 Z ou embase arrière avec échappement intégré
 Pod
 Sail-drive
 Autre (préciser) : _____

Puissance moteur maximale recommandée : _____ kW

Puissance du moteur installé : _____ kW

Nombre de moteurs de propulsion : _____ #

Masse moteur maximale recommandée ²: _____ kg

Cette déclaration de conformité est délivrée sous la seule responsabilité du fabricant. Je soussigné déclare au nom du fabricant du bateau ou VNM que le bateau mentionné ci-dessus est conforme à toutes les exigences essentielles applicables.

Nom et fonction :

(identification de la personne habilitée à signer au nom du fabricant ou de son mandataire)

Signature et titre :

(ou marquage équivalent)

Date et lieu de délivrance (dd/mm/yyyy): / / _____



– 5.3 Nouvelle DEC Les Fabricants et mandataires

Instructions pour remplir la déclaration UE de conformité (DEC)

Tout bateau fini mis sur le marché de l'EEE⁷ **doit** avoir une déclaration de conformité (DEC). La directive précise quelles informations **doivent** figurer dans la DEC, mais pas son format. Un format harmonisé de DEC a été créé comme une réponse aux demandes des fabricants et des organismes notifiés d'une interprétation commune des exigences réglementaires de la directive que des conseils. Le document a été accepté par les représentants des États membres et il fournit toutes les informations jugées nécessaires pour satisfaire les autorités de surveillance du marché dans les États membres de l'EEE.

PAGE RECTO

Détails sur les mandataires:

Nom du fabricant du bateau ou VNM : _____

Adresse : _____

Ville : _____ Code postal : _____ Pays : _____

Nom du mandataire (le cas échéant) : _____

Adresse : _____

Ville : _____ Code postal : _____ Pays : _____

Fabricant: Le « fabricant » est toute personne physique ou morale qui fabrique un produit ou fait concevoir ou fabriquer un produit et commercialise ce produit sous son propre nom ou sa propre marque;

Mandataire: Le fabricant peut désigner un mandataire établi dans l'EEE d'agir en son nom pour effectuer certaines tâches requises par la directive applicable. Toutefois, un fabricant établi en dehors de l'EEE n'est pas obligé d'avoir un mandataire établi dans l'EEE, même si cela peut présenter certains avantages.

La délégation de tâches du fabricant au mandataire doit être explicite et doit être faite par écrit, en particulier la définition des tâches et les limites de la responsabilité du mandataire. Le mandataire peut, par exemple, apposer le marquage CE et établir et signer la DEC. Si le mandataire émet et signe la DEC, il doit remplir le champ de données concernant le fabricant du bateau pour le compte duquel il agit.

Lorsque le fabricant a nommé un mandataire, leurs deux noms et adresses doivent figurer dans un champ de données approprié.



– 5.4 Nouvelle DEC Les Organismes notifiés

Détails sur les organismes notifiés:

Module utilisé pour l'évaluation de la conception et de la construction : A A1 B+C B+D B+E B+F C H

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

Adresse : _____

Ville : _____ Code postal : _____ Pays : _____ N° ID : _____

N° du certificat de l'Organisme notifié ¹ (le cas échéant) : _____ Date : __/__/____

Module utilisé pour l'évaluation des émissions sonores (le cas échéant) : A Aa G H

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

Adresse : _____

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

N° du certificat de l'Organisme notifié (le cas échéant) : _____ Date : __/__/____

Autres directives communautaires appliquées : _____



- 5.5 Nouvelle DEC Les Modules
- Module A Autocertification totale (Bateaux de moins de 12 m de catégories C ou Bateaux de moins de 24 m de catégorie D)
- Module A1 Autocertification totale sauf évaluation de la stabilité et flottabilité par un organisme notifié (Bateaux de moins de 12 m de catégorie B ou A)
- Module B + C, B + D, etc : Module B: Intervention totale d'un organisme notifié pour un bateau "type" et Module C où le fabricant certifie que les bateaux de série sont identiques.
- Le numéro du certificat du Module B 'certificat d'examen UE de type ' délivré par l'organisme notifié doit être indiqué.



– 5.6 Les Modules en résumé

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

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

Il faut regretter que noms des modules (A, A_{bis}, B+C, B+D, B+F, G, H), qui sont ceux de toutes les directives "Nouvelle approche" soient parfois les mêmes que nos catégories de conception, ce qui ne manque pas de créer une certaine confusion.



– 5.7 Nouvelle DEC Verso

<p align="center">Exigences essentielles (Référence aux articles pertinents de l'Annexe IA et IC de la directive)</p>	<p align="center">Normes harmonisées³ Application complète</p>	<p align="center">Normes harmonisées Application partielle, voir dossier technique</p>	<p align="center">Autre document de référence⁴ Application complète</p>	<p align="center">Autre document de référence Application partielle, voir dossier technique</p>	<p align="center">Autre preuve de conformité voir dossier technique</p>	<p align="center">Préciser les normes harmonisées³ ou autres documents de référence utilisés (avec l'année de publication, comme ISO 8666:2002⁵)</p>
	Ne cocher qu'une case par ligne					<u>Toutes les lignes à la droite d'une case cochée doivent être remplies</u>
Exigences générales (2)						
Données principales – dimensions principales	<input checked="" type="checkbox"/>					EN/ISO 8666 :2002
N° d'identification du bateau– CIN (2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>					EN/ISO 10087 :2006
Plaque du constructeur (2.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Prévention des chutes par-dessus bord et remontée à bord (2.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Vision depuis le poste de barre principal (2.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Manuel du propriétaire (2.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

³ Normes publiée au Journal officiel de l'UE

⁴ Par exemple normes non harmonisées, règles, règlements, guides, etc.

⁵ Voir la déclaration de conformité du fabricant du moteur

⁶ A ne remplir que pour les bateaux à moteur in-bord ou à embase arrière sans échappement intégré



– 5.8 Nouvelle DEC Verso Explications

PAGE VERSO

Pour chaque exigence essentielle de l'Annexe IA s'appliquant au bateau il convient de donner le détail des normes de référence ou autres documents normatifs utilisés pour déclarer la conformité. Il est important d'indiquer clairement l'année de publication ou de révision d'une norme révision (par exemple la norme EN ISO 12217-2 :2015).

La déclaration 2015 comporte 5 colonnes à droite des exigences essentielles, elles permettent de préciser sur quel référentiel technique le fabricant s'est basé pour évaluer la conformité à l'exigence essentielle correspondante.

1^{ère} colonne : Application complète de la norme harmonisée : Une norme dite « harmonisée » est une norme EN ISO qui a été jugée correspondante à l'exigence en question, et qui a été publiée au JO de l'UE. Son application complète est seule à entraîner « présomption de conformité » à l'exigence essentielle.

L'utilisation des 4 autres colonnes n'entraîne pas présomption de conformité, et le dossier technique doit apporter les arguments pour justifier de la conformité. La référence au dossier technique devrait être précise, par exemple en indiquant pages ou chapitres applicables.

On ne doit cocher qu'une case par ligne et pour chaque case cochée la ligne située à droite de la case doit être remplie.

Toutes les exigences essentielles concernant les émissions conception, de construction et d'émissions sonores qui s'appliquent au bateau doivent être indiquées au verso (page 2) de la DEC.

Les pages suivantes donnent la liste des normes harmonisées selon les exigences essentielle. Attention : Seules certaines de ces normes sont applicables au bateau concerné par le DEC. D'autres s'appliquent uniquement aux moteurs ou à certains matériels. Renseignez-vous auprès de votre fédération nationale ou d'un organisme notifié.



6. Les normes harmonisées:

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

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

JANVIER 2015

Chapitre de la directive		Numéro et titre des Normes EN/ISO	Stade	N°
2	Exigences générales	EN ISO 8666 ;2002 Données principales	Harmonisée 2002 Rév prévue 2015/2016	1
2.1	Identification de la coque	EN ISO 10087 : 2006 Identification de la coque – Système de codage	Harmonisée 2006 Révisée 2006	2
2.2	Plaque constructeur	EN ISO 14945:2004 Plaque constructeur	Harmonisée 2004	3
		EN ISO 11192: 2005 Symboles graphiques	Harmonisée 2005	4
2.3	Protection contre la chute par-dessus bord et moyens de remonter à bord	EN ISO 15085: 2003 Prévention des chutes d'homme à la mer et remontée à bord	Harmonisée 2003 Amendement 2009 Révision en cours	5
2.4	Visibilité à partir du poste de barre principal	EN ISO 11591 :2000 Petits navires à moteur – Champs de vision depuis le poste de barre	Harmonisée 2002 Éévision en cours	6
2.5	Manuel du propriétaire	EN ISO 10240 :2004 Manuel du propriétaire	Révisée 2004 Ré-Harmonisée 2005	7



- 6.1 Normes harmonisées Structure

3.1	Structure	EN ISO 12215 - 1 :2000 Échantillonnage – Partie 1 : Matériaux : résines thermodurcissables, renforts en fibres de verre, stratifiés de référence	Harmonisée 2001	8
		EN ISO 12215 - 2 : 2002 Échantillonnage – Partie 2 : Matériaux : Matériaux d'âme pour construction sandwich, matériaux enrobés	Harmonisée 2002	9
		EN ISO 12215 - 3 : 2002 Échantillonnage – Partie 3 : Matériaux : acier, aluminium, bois, autres matériaux	Harmonisée 2002	10
		EN ISO 12215 - 4 :2002 Échantillonnage – Partie 4 : Fabrication et construction	Harmonisée 2002	11
		EN ISO 12215 - 5 : 2008 Échantillonnage – Partie 5 : Pressions d'échantillonnage, contraintes admissibles, détermination de l'échantillonnage	Harmonisée 2008 Révision en cours	12
		EN ISO 12215 - 6 :2008 Échantillonnage – Partie 6 : Détails de conception et de construction	Harmonisée 2008	13
		EN ISO 12215 -7 Échantillonnage – Partie 7 : Multicoques	Prévue pour 2016	14
		EN ISO 12215 – 8:2009 Échantillonnage – Partie 8 : Gouvernails	Harmonisée 2010	15
		EN ISO 12215 - 9 Échantillonnage – Partie 9 : Bateaux à voiles - Appendices	Harmonisée 2012	16
		EN ISO 12215 - 10 Échantillonnage – Partie 10 : Bateaux à voiles - Charges dans le gréement et points d'attache du gréement	Prévue pour 016	17



- 6.2 Normes harmonisées Stabilité et ouvertures dans les coques

3.2 et 3.3	Stabilité et franc-bord Flottabilité	EN ISO 12217 - 1 : 2002 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Partie 1 : Bateaux non-voiliers de plus de 6 m de longueur de coque	Harmonisée 2002 Révisée 2013 Nouv Révison prévue 2015	18
		EN ISO 12217 - 2 : 2002 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Partie 2 : Bateaux à voiles de plus de 6 m de longueur de coque	Harmonisée 2002 Révisée 2013 Nouv Révison prévue 2015	18
		EN ISO 12217 - 3 : 2002 Stabilité et flottabilité – Méthodes d'évaluation et de catégorisation – Partie 3 : Bateaux d'une longueur de coque inférieure à 6 m	Harmonisée 2002 Révisée 2013 Nouv Révison prévue 2015	19
		Pour bateaux pneumatiques voir ISO 6185 (en fin de document)		
3.4	Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures	EN ISO 12216 : 2002 Fenêtres, hublots, tapes et portes – exigences de résistance et d'étanchéité	Harmonisée 2002 Révision en cours	20
		EN ISO 9093 - 1 : 1997 Vannes et passes-coques – Partie 1 : Métalliques	Harmonisée 2001	21
		EN ISO 9093 - 2 : 2002 Vannes et passes-coques – Partie 2 : Non métalliques	Harmonisée 2003	22



- 6.3 Normes harmonisées Exigences 3.5 à 5.1

3.5	Envahissement	EN ISO 11812 : 2001 Cockpits étanches et cockpits rapidement auto-viduels	Harmonisée 2002 Révision en cours	23
		EN ISO 15083 : 2003 Système de pompes de cale	Harmonisée 2003	24
3.6	Charge maximale recommandée par le constructeur	EN ISO 14946:2001 Capacité de charge maximale	Harmonisée 2002	25
3.9	Ancrage, amarrage et remorquage	EN ISO 15084 : 2003 Mouillage, amarrage et remorquage – Points d'attache	Harmonisée 2003	26
4	Caractéristiques de manœuvrabilité	EN ISO 11592 : 2001 Détermination de la puissance maximale de propulsion (pour bateaux de moins de 8 m)	Harmonisée 2002	27
		EN ISO 8665 : 2006 Systèmes et moteurs de propulsion marins – Déclarations et mesures de puissance	Harmonisée 2006 Révisée 2006	28
5.1.1	Moteurs intérieurs	EN ISO 15584 : 2001 Moteurs intérieurs à essence – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques	Harmonisée 2002	29
		EN ISO 16147 : 2002 - Moteurs intérieurs diesel – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques	Harmonisée 2003	30
		EN ISO 25197:2012- Systèmes électronique pour le contrôle de la direction, de l'inverseur et des gaz	Harmonisée 2013	31
5.1.2	Ventilation	EN ISO 11105 : 1997 Ventilation des moteurs à essence et des compartiments de réservoirs à essence	Harmonisée 1997	32
5.1.4	Démarrage des moteurs hors-bord	EN ISO 11547 : 1995 Protection contre le démarrage avec vitesse en prise	Harmonisée 1997 Amendée 2000	33



- 6.4 Normes harmonisées Exigences 5.2 et 5.3

5.2	Circuit d'alimentation	EN ISO 10088 : 2013 Circuit carburant installé à demeure et réservoirs carburant fixes	Révisée 2009 Rév harmonisée 2013	34
		EN ISO 21487 :2012 Réservoirs essence et diesel installés à demeure	Harmonisée 2007 Amendée 2009 Rév Harmonisée 2013	35
		EN ISO 7840 : 2013 Tuyaux carburant résistants au feu	Révisée 2005 Rév Harmonisée 2013	36
		EN ISO 8469 : 2013 Tuyaux carburant non résistants au feu	Révisée 2006 Rév Harmonisée 2013	37
5.3	Circuits électriques	EN 2 8846 : 1993 Équipements électriques – Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants	Harmonisée 1993 Amendée 2000	38
		EN 8849 : 2003 Pompes de cale électriques	Harmonisée 2005 Révisée 2003 :	39
		EN ISO 9097 : 1994 Ventilateurs électriques	Harmonisée 1998 Amendée 2000	40
		EN ISO 10133 :2000 Circuits électriques – Installations à très basse tension à courant continu	Harmonisée 2002 Rév Harmonisée 2013	41
		EN ISO 13297 :2012 Circuits électriques – Installation à courant alternatif	Harmonisée 2002 Harmonisée 2013	42
		EN ISO 16135 Propulsion électrique	En cours de d'élaboration	43
		EN CENELEC-CEI 60092 - 507 :2000 Circuits électriques de navires – Navires de plaisance (NOTE : uniquement pour les installations triphasées)	Harmonisée 2003 pour triphase Révisée 2015	44



- 6.5 Normes harmonisées Exigences 5.4 à 5.6 Direction, gaz, incendie

5.4	Direction	EN 8847 : 2004 Appareil à gouverner – Système à drosses et réas	Révisée 2005	45
		EN 28848 : 1993 Appareil à gouverner commandés à distance	Harmonisée 2000	46
		EN 29775 : 1993 Appareil à gouverner commandés à distance pour moteurs hors-bord d'une puissance comprise entre 15 et 18 kW	Harmonisée 1995 Amendée 2000	47
		EN ISO 10592 : 1995 Appareils à gouverner hydrauliques	Harmonisée 1998 Amendée 2000	48
		EN ISO 13929 : 2001 Appareils à gouverner crémaillères et pignons	Harmonisée 2002	49
		EN 15652 :2005 Appareils à gouverner commandés à distance pour petites embarcations à tuyères	Harmonisée 2005	50
5.5	Appareils à gaz	EN ISO 10239 : 2015 Installations alimentées en GPL	Harmonisée 2008 Révisée en 2015	51
5.6	Protection contre l'incendie	EN ISO 9094 – 1 :2003 Protection contre l'incendie – Partie 1 : Bateaux d'une longueur de coque ≤ 15 m	Harmonisée 2003 Révision en cours	
		EN ISO 9094 – 2 : 2002 Protection contre le feu – Partie 2 : Bateaux d'une longueur de coque supérieure à 15 m	Harmonisée 2003 Révision en cours	
		EN ISO 9094 Protection contre l'incendie (regroupe P1 / P2)	Norme Prévue 2015	52
		EN ISO 14895 :2003 Réchauds de cuisine et appareils de chauffage alimentés par combustible liquide	Harmonisée 2003 Rév prévue 2015	53






- 6.6 Normes harmonisées Exigences diverses

5.7	Feux de navigation	Pr EN ISO 16180:2013 Feux de navigation -Installation	Harmonisée 2013	54
5.8	Prévention des rejets	EN ISO 8099 :2000 Systèmes de rétention des rejets des installations sanitaires	Harmonisée 2001	55
Pneumatiques et semi-rigides. Tous les chapitres les concernent.		EN ISO 6185 – 1 :2001 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 1 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximum de 4,5 kW	Harmonisée 2002	56
		EN ISO 6185 – 2 :2001 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 2 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance comprise entre 4,5 kW et 15 kW	Harmonisée 2002	57
		EN ISO 6185 – 3 :2001 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 3 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance de 15 kW et plus	Harmonisée 2001 Révision et Rév prévue 2015	58
		EN ISO 6185 – 4 :2014 Bateaux pneumatiques — Partie 4: Bateaux d'une longueur hors tout comprise entre 8 m et 24 m et équipés d'un moteur d'une puissance maximale supérieure ou égale à 75 kW	Harmonisée 2014	59
Annexe I.C Émissions sonores		EN ISO 14509 – 1 : 2008 Partie 1 Mesurage du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés	Harmonisée 2008 Révisée 2008	60
		EN ISO 14509 – 2 : 2006 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés – Partie 2 : Évaluation du bruit à l'aide d'un bateau de référence	Harmonisée 2007	61
		EN ISO 14509 – 3 : 2009 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés – Partie 2 : Évaluation du bruit à l'aide de procédures de calcul et de mesure	Harmonisée 2010	62
Véhicules nautiques à moteur toutes exigences comprises		EN ISO 13590 : 2003– Motos aquatiques – Exigences de construction et d'installation des systèmes	Harmonisée 2005	63



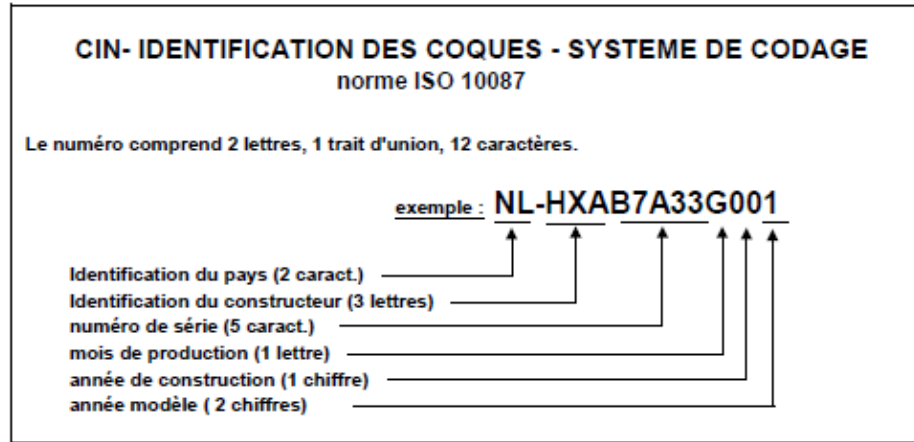
7 Les 4 "piliers" du marquage CE

- 7.1 DEC** Normalement jointe au manuel du propriétaire. Attention, en France la possession de la DEC permet d'obtenir l'acte de francisation qui vaut présomption de propriété. Duplicata de la DEC.
- 7.2 Marquage CE** avec plaque constructeur. Le plaque constructeur, comme la DEC permettent un nombre variable de passagers selon la catégorie.

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



7.3 N° CIN



D'après ce N° CIN : la coque du bateau a été fabriquée en Hollande par le Chantier dont le Code constructeur est HXA, N° de série B7A33, date de fabrication Juillet 2000, Année modèle 2001.

7.2 Manuel du propriétaire

Le manuel du propriétaire est un document qui permet à l'utilisateur d'utiliser correctement son bateau, mais permet aussi au fabricant de se protéger contre les mauvais usages et les usagers abusifs. Livret d'entretien comme pour une voiture, ou inscriptions dans le livre de bord ?



8 La réglementation française

La réglementation française ne peut évidemment pas s'opposer à la directive de l'UE sur les bateaux de plaisance et elle s'applique donc dans les domaines non traités par la directive:

- Le matériel de sécurité pour tous les bateaux: La nouvelle Division 240 (entrée en vigueur le 1^{er} mai 2015). L'ancienne Division 240 édictait aussi des prescriptions techniques (pour les bateaux non CE) ce qui a généré bien des confusions, d'où sa séparation en 2 nouvelles divisions 240+245
- La réglementation technique des bateaux non CE: Bateaux exclus de la directive (construction amateur, kayaks, et bateaux d'avant 1998): Nouvelle division 245 qui sera bientôt publiée
- Les bateaux d'utilisation "non plaisance" Divisions 236 Vedettes de surveillance, 222 petits navires de charge, etc
- La division 241 pour les NUC (qui ne demande rien de plus que le marquage CE)
- La division 242 pour les yachts de + de 24 m



9 Sujets de débat avec le public et la mission plaisance

9.1 Obligations issues de la directive: Conservation des documents

La nouvelle directive de gère que les obligations (des professionnels ou des états membres) lors de le mise sur le marché. Elle n'introduit aucune obligation pour les usagers (conserver la DEC, la Manuel du propriétaire, etc.) Le droit commun s'applique cependant: utilisation "en bon père de famille"

Les seules modifications traitées sont celles sur les émissions gazeuses ou sonores (changement de moteur, d'échappement, de puissance)

Le texte de l'Annexe 14 qui stipulait " La DEC doit toujours accompagner le bateau " était à comprendre "lors de la mise sur le marché" . Ce texte a disparu de l'Annexe 4 de la nouvelle directive.

En revanche, comment un expert peut-il connaitre le contenu de la DEC originale ? La copier dans les documents d'immatriculation ? Voir avec la mission plaisance que seront les nouveaux documents.



9 Sujets de débat (Suite 1)

9.2 Comment retrouver le constructeur

En cas de manque de documents, le N° CIN est un document de traçabilité et est le seul moyen de trouver le constructeur. Il faut donc que l'on puisse retrouver le constructeur à partir du code pays et du code constructeur.

9.3 Procédure en cas de non utilisation de la norme harmonisée

Comment réagit l'administration. Comment prouver la conformité ? Faut-il prouver que l'on est au moins au niveau de la norme ou au niveau de l'exigence ? Utilisation d'autres référentiels.



9 Sujets de débat (Suite 2)

9.4 Procédure en cas de litige avec l'administration sur une éventuelle non conformité.

Beaucoup d'administrations (DAM, DGCCRF, Douanes, etc.) peuvent contester la conformité. Laquelle est l'interlocuteur "in fine" ?

Procédure des litiges, aspect contradictoire ?

Les peines encourues ? L'article du décret 96-611 prévoit une contravention de 5^e classe. (1500 à 3000 €). Tribunal compétent ?

Autres sanctions :Retrait du marché, rappel du bateau, annulation de la vente .

Quelle défense et quel recours pour un constructeur si ce litige a lieu avec une administration non française. Clause de sauvegarde.