

32003L0044

Directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Journal officiel n° L 214 du 26/08/2003 p. 0018 - 0035

Directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil
du 16 juin 2003

modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission(1),

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

statuant selon la procédure prévue à l'article 251 du traité(3), au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 9 avril 2002,

considérant ce qui suit:

(1) À la suite des changements intervenus depuis l'adoption de 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(4), il est devenu nécessaire de modifier ladite directive.

(2) La directive 94/25/CE ne couvre pas les véhicules nautiques à moteur, alors que, depuis son adoption, certains États membres ont introduit des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant ce type de bateau.

(3) Les moteurs de propulsion des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur produisent des émissions gazeuses de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxyde d'azote (NOx), des émissions sonores et des émissions de particules qui affectent la santé humaine et l'environnement.

(4) Les émissions gazeuses produites par les moteurs de ces bateaux de plaisance et véhicules nautiques et les émissions sonores de ces moteurs ne sont pas non plus couvertes par la directive 94/25/CE.

(5) Il convient à présent d'intégrer les exigences visant à la protection de l'environnement dans les différentes activités communautaires afin de promouvoir un développement durable. Ces dispositions, qui font déjà l'objet de la résolution du Conseil du 3 décembre 1992 concernant le rapport entre la compétitivité industrielle et la protection de l'environnement(5), ont été reprises dans les conclusions du conseil "Industrie" du 29 avril 1999.

(6) Des dispositions législatives, réglementaires et administratives visant à réduire les émissions sonores et gazeuses des bateaux de plaisance et moteurs, sont en vigueur dans certains États membres en vue de protéger la santé des personnes, l'environnement et, le cas échéant, les animaux domestiques. Ces mesures diffèrent, sont de nature à affecter la libre circulation de ces produits et

constituent des entraves aux échanges au sein de la Communauté.

(7) Dans le cadre de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information(6), les États membres ont procédé à la notification de projets de réglementations nationales visant à réduire les émissions sonores et gazeuses des moteurs des bateaux de plaisance. Ces règles techniques sont considérées, au même titre que les dispositions nationales déjà en vigueur, comme de nature à affecter la libre circulation de ces produits ou à créer des obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur. Dès lors, l'élaboration d'un acte communautaire contraignant s'impose.

(8) L'harmonisation des législations nationales est la seule manière de supprimer ces entraves aux échanges ainsi que les conditions de concurrence inégales rencontrées dans le marché intérieur. Cet objectif de limitation des émissions sonores et gazeuses ne peut être atteint de manière satisfaisante par les États membres individuellement. Les mesures prévues dans la présente directive n'établissent que les exigences indispensables à la libre circulation des bateaux de plaisance, des véhicules nautiques et de tous les types de moteurs auxquels la directive s'applique.

(9) Ces mesures sont conformes aux principes énoncés dans la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation(7), référence étant faite aux normes européennes harmonisées.

(10) Il y a lieu d'appliquer les dispositions relatives aux émissions gazeuses et sonores fixées par la présente directive à tous les moteurs, qu'ils soient in-bord, hors-bord ou mixtes, avec ou sans échappement intégré, et aux véhicules nautiques à moteur afin d'assurer une efficacité optimale de la protection de la santé et de l'environnement. Pour ce qui est des émissions gazeuses, il convient d'inclure les moteurs soumis à des modifications importantes. En ce qui concerne les émissions sonores, il convient d'inclure les bateaux à moteur mixte sans échappement intégré ou les installations de moteur in-bord de propulsion qui sont soumis à des modifications importantes, lorsqu'ils sont placés sur le marché communautaire dans les cinq ans qui suivent ces modifications.

(11) La conformité avec les exigences essentielles concernant les émissions des moteurs visés est indispensable pour assurer la protection de la santé des personnes ainsi que de l'environnement. Il convient de fixer des niveaux maximaux autorisés pour les émissions gazeuses de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxyde d'azote (NOx) et de particules. Pour ce qui est des émissions sonores, il y a lieu de ventiler les niveaux maximaux en fonction de la puissance de ces moteurs ainsi que du nombre et du type des moteurs à bord. Ces mesures devraient s'inscrire dans la ligne de toute autre mesure visant à réduire les émissions des moteurs pour la protection des personnes et de l'environnement.

(12) Les États membres devraient envisager l'introduction de mesures nationales de soutien visant à encourager l'utilisation d'huiles de lubrification synthétiques biodégradables afin de réduire la pollution de l'eau provoquée par le secteur de la plaisance. L'introduction de mesures au niveau communautaire devrait être examinée au cours de la révision de la présente directive.

(13) Pour les deux types d'émission en cause, les données attestant leur conformité devraient toujours accompagner le bateau de plaisance, le véhicule nautique ou le moteur.

(14) En vue de faciliter la démonstration de la conformité avec les exigences essentielles, également pour les émissions des moteurs des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques visés par la présente directive, des normes européennes harmonisées sont utiles, notamment en matière de mesurage des niveaux ainsi que des méthodes d'essais.

(15) Au vu de la nature des risques encourus, il convient de retenir des procédures d'évaluation de la conformité pour assurer le niveau de protection nécessaire. Il y a lieu que le fabricant ou son mandataire ou, si ceux-ci ne satisfont pas à leurs obligations, la personne qui met le produit sur le marché et/ou en service veille à ce que, lors de leur commercialisation et/ou de leur mise en service,

les produits couverts par la présente directive soient conformes aux exigences essentielles pertinentes. Il convient de prévoir des procédures adéquates donnant un choix entre procédures de rigueur équivalente. Il importe que ces procédures correspondent à la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des 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(8).

(16) Pour ce qui concerne les émissions gazeuses, il y a lieu que tous les types de moteurs, y compris ceux des véhicules nautiques à moteur et autres engins similaires à moteur, comportent le marquage "CE" apposé par le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté, à l'exclusion des moteurs in-bord et des moteurs mixtes sans échappement intégré, des moteurs réceptionnés conformément à la phase II de la directive 97/68/CE(9) et des moteurs réceptionnés conformément à la directive 88/77/CEE(10), qui, eux, devraient être accompagnés de la déclaration de conformité du fabricant. Pour les émissions sonores, il convient que seuls les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré comportent le marquage "CE" apposé par le fabricant ou son mandataire ou la personne qui met le produit sur le marché et/ou en service dans la Communauté. Pour les émissions sonores et pour tous les types de moteurs, à l'exclusion des moteurs hors-bord et des moteurs mixtes avec échappement intégré, le marquage "CE" apposé sur le bateau démontre la conformité avec les exigences essentielles pertinentes.

(17) Il y a également lieu de modifier la directive 94/25/CE pour tenir compte des exigences de fabrication qui nécessitent de disposer d'un plus grand choix de procédures de certification.

(18) Dans un souci de sécurité juridique, et pour garantir une utilisation sûre des bateaux de plaisance, il y a lieu de préciser certains aspects techniques liés aux exigences essentielles de construction des bateaux de plaisance en ce qui concerne les catégories de conception, la charge maximale recommandée, le numéro d'identification du bateau, les réservoirs à carburant, l'équipement de lutte contre l'incendie et la prévention des décharges.

(19) Il convient que la Commission suive de près l'évolution de la technologie des moteurs et la nécessité de se conformer aux futures exigences en matière de protection de l'environnement afin d'examiner la possibilité de réduire encore les valeurs limites des émissions sonores et gazeuses.

(20) Afin de faciliter l'application de mesures visant au bon fonctionnement de la législation, il convient de maintenir et de renforcer la procédure établissant une coopération étroite entre la Commission et les États membres dans le cadre d'un comité.

(21) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission(11).

(22) Il est nécessaire de prévoir un régime transitoire permettant la mise sur le marché et/ou la mise en service de certains produits conformes aux réglementations nationales applicables à la date d'entrée en vigueur de la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 94/25/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

Champ d'application et définitions

1. La présente directive s'applique:

a) en matière de conception et de construction, aux:

- i) bateaux de plaisance et aux bateaux de plaisance partiellement achevés;
 - ii) véhicules nautiques à moteur;
 - iii) éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II lorsqu'ils ont été mis sur le marché communautaire séparément et lorsqu'ils sont destinés à être installés;
- b) en matière d'émissions gazeuses, aux:
- i) moteurs de propulsion qui sont installés ou sont spécialement conçus pour être installés sur ou dans des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur;
 - ii) moteurs de propulsion installés sur ou dans ces bateaux qui sont soumis à une 'modification importante du moteur';
- c) en matière d'émissions sonores, aux:
- i) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord;
 - ii) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord qui sont soumis à une transformation importante du bateau et mis par la suite sur le marché communautaire dans les cinq ans qui suivent cette transformation;
 - iii) véhicules nautiques à moteur;
 - iv) moteurs hors-bord et moteurs mixtes équipés d'un échappement intégré destinés à être installés sur des bateaux de plaisance;
 - d) pour les produits relevant du point a) ii) et des points b) et c), la présente directive ne s'applique qu'à compter de la première mise sur le marché et/ou de la première mise en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

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

a) concernant le paragraphe 1, point a):

- i) 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;
- ii) les canoës et les kayaks, les gondoles et les pédalos;
- iii) les planches à voile;
- iv) les planches de surf, y compris les planches à moteur;
- v) les originaux, et leurs copies individuelles, de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignés comme tels par leur constructeur;
- vi) les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire;
- vii) les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
- viii) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), 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⁽¹²⁾, indépendamment du nombre de passagers;
- ix) les submersibles;
- x) les aéroglisseurs;
- xi) les hydroptères;

xii) les bateaux à vapeur à combustion externe, fonctionnant au charbon, au coke, au bois, au pétrole ou au gaz;

b) concernant le paragraphe 1, point b):

i) les moteurs de propulsion installés ou spécialement destinés à être installés sur les bateaux suivants:

- les bateaux conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tels par leur constructeur,
- les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire,
- les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), notamment ceux définis dans la directive 82/714/CEE, indépendamment du nombre de passagers;
- les sous-marins,
- les aéroglisseurs,
- les hydroptères;

ii) les originaux, et leurs copies individuelles, d'anciens moteurs de propulsion dont la conception est antérieure à 1950, qui ne sont pas produits en série et qui sont montés sur les bateaux définis au paragraphe 2, point a), v) et vii);

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

c) concernant le paragraphe 1, point c):

- l'ensemble des bateaux mentionnés au point b) du présent paragraphe,
- les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans.

3. Au sens de la présente directive, on entend par:

a) 'bateau de plaisance', tout bateau de tout type destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque, mesurée conformément à la norme harmonisée, a une longueur comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres indépendamment du moyen de propulsion; 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 communautaire à des fins de loisir;

b) 'véhicule nautique à moteur', une embarcation de moins de 4 mètres de long, équipée d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçue pour être manoeuvrée par une ou plusieurs personne(s) assise(s), debout ou agenouillée(s) sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci;

c) 'moteur de propulsion', tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé à des fins de propulsion, y compris les moteurs in-bord, les moteurs mixtes avec ou sans échappement intégré et les moteurs hors-bord à deux et quatre temps;

d) 'modification importante du moteur', la modification d'un moteur qui:

- pourrait éventuellement amener le moteur à dépasser les limites des émissions précisées dans l'annexe I.B, à l'exclusion du remplacement ordinaire des éléments et pièces du moteur qui ne modifient pas les caractéristiques des émissions, ou
- augmente la puissance nominale du moteur de plus de 15 %;

e) 'transformation importante du bateau', la transformation d'un bateau qui:

- modifie le mode de propulsion du bateau,
- suppose une modification importante du moteur,
- modifie le bateau à un tel point que celui-ci est considéré comme un nouveau bateau;

f) 'mode de propulsion', le moyen mécanique par lequel le bateau est mis en mouvement, notamment les hélices marines ou les systèmes hydropropulseurs;

g) 'famille de moteurs', une classification retenue par le constructeur selon laquelle les moteurs, de par leur conception, doivent tous avoir les mêmes caractéristiques d'émission et satisfont aux exigences de la présente directive en matière d'émissions gazeuses;

h) 'constructeur ou fabricant', toute personne physique ou morale qui conçoit et/ou fait concevoir, réalise et/ou fait réaliser, en vue de le mettre sur le marché communautaire en son nom, un produit couvert par la présente directive;

i) 'mandataire', toute personne physique ou morale établie dans la Communauté ayant reçu mandat écrit du fabricant/constructeur pour agir en son nom afin de s'acquitter des obligations de ce dernier prévues par la présente directive."

2) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

"Article 4

Libre circulation des produits visés à l'article premier, paragraphe 1

1. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et/ou la mise en service sur leur territoire de produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, et comportant le marquage 'CE' visé à l'annexe IV, qui indique leur conformité à l'ensemble des 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/ou la mise en service des éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et comportant le marquage 'CE' visé à l'annexe IV qui indique leur conformité aux exigences essentielles pertinentes, lorsque ces éléments et pièces d'équipement sont accompagnés d'une déclaration écrite de conformité prévue à l'annexe XV et sont destinés à être incorporés dans le bateau de plaisance, conformément à la déclaration visée à l'annexe III, point b), du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou, en cas d'importation d'un pays tiers, de toute personne qui met ces éléments et pièces d'équipement sur le marché communautaire.

4. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et/ou la mise en service:

- des moteurs in-bord et des moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré,
- des moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE(13) qui sont conformes à la phase II prévue à l'annexe I, point 4.2.3 de ladite directive et
- des moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE(14),

lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté déclare, conformément à l'annexe XV, point 3, que le moteur sera conforme aux exigences en matière d'émissions gazeuses de la présente directive lorsqu'il sera installé dans un bateau de plaisance ou un véhicule nautique à moteur conformément aux instructions fournies par le constructeur.

5. Les États membres ne font pas obstacle, notamment lors de salons, d'expositions et de démonstrations, à la présentation de produits visés à l'article 1er, 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.

6. Lorsque les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, relèvent d'autres directives couvrant d'autres aspects et que ces directives prévoient que soit apposé le marquage 'CE', celui-ci indique que ces produits sont également conformes aux dispositions de ces autres directives. Le marquage 'CE' indique la conformité aux directives applicables ou aux parties pertinentes de celles-ci. Dans ce cas, les éléments desdites directives appliqués par le constructeur, tels qu'ils sont publiés au Journal officiel de l'Union européenne, doivent figurer dans les documents, déclaration de conformité ou instructions requis par les directives et accompagnant ces produits."

3) L'article suivant est ajouté:

"Article 6 bis

Procédure de comité

1. Les modifications que, au vu de l'évolution des connaissances techniques et des nouvelles observations scientifiques, il convient d'apporter aux exigences de l'annexe I, partie B, point 2 et de l'annexe I, partie C, point 1, à l'exclusion des modifications directes ou indirectes des valeurs d'émissions gazeuses ou sonores et des valeurs du nombre de Froude et du rapport puissance/développement, sont adoptées par la Commission, assistée par le comité permanent établi conformément à l'article 6, paragraphe 3, et agissant en tant que comité de réglementation conformément à la procédure visée au paragraphe 2. Les questions à traiter seront entre autres les carburants de référence et les normes applicables au contrôle des émissions gazeuses et sonores.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur."

4) À l'article 7, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"1. Lorsqu'un État membre constate que des produits visés à l'article 1er et portant le marquage 'CE' prévu à l'annexe IV, lorsqu'ils sont correctement conçus, construits, installés le cas échéant, 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 et/ou leur mise en service."

5) À l'article 7, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Lorsqu'un produit visé à l'article 1er 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."

6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

"Article 8

Procédures applicables

1. Avant de mettre sur le marché et/ou de mettre en service les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté applique les procédures visées aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article.

En cas d'évaluation de bateaux de plaisance après construction, lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté n'assument les responsabilités relatives à la conformité du

produit à la présente directive, celles-ci peuvent être assumées par toute personne physique ou morale établie dans la Communauté qui met le produit sur le marché et/ou le met en service sous sa propre responsabilité. Dans ce cas, la personne qui met le produit sur le marché ou le met en service doit adresser une demande de compte rendu d'examen après construction auprès d'un organisme notifié. La personne qui met le produit sur le marché et/ou le met en service doit fournir à l'organisme notifié tout document et dossier technique disponibles se rapportant à la première mise sur le marché du produit dans le pays d'origine. L'organisme notifié examine le produit en question et procède à des calculs et autres évaluations en vue de s'assurer que le produit est conforme de manière équivalente aux exigences pertinentes de la directive. Dans ce cas, la plaque du constructeur visée à l'annexe I, point 2.2 comporte l'inscription 'Certificat après construction'. L'organisme notifié établit un rapport de conformité sur l'évaluation réalisée et informe la personne qui met le produit sur le marché et/ou le met en service des obligations qui lui incombent. Cette dernière établit une déclaration de conformité (voir annexe XV) et appose ou fait apposer sur le produit le marquage 'CE' accompagné du numéro distinctif de l'organisme notifié compétent.

2. En ce qui concerne la conception et la construction des produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point a), le fabricant de bateaux 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, partie A, point 1, les procédures indiquées ci-dessous:

a) pour les catégories A et B:

i) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou un examen 'CE de type' (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

ii) 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) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

b) pour la catégorie C:

i) 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, partie A: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou un examen 'CE de type' (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H,

- en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, partie A: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou l'examen 'CE de type' (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

ii) 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) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

c) 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, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou l'examen 'CE de type' (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

d) pour les véhicules nautiques à moteur:

le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI, ou l'examen 'CE de type' (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

e) 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.

3. En ce qui concerne les émissions gazeuses:

pour les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point b), le fabricant de moteurs ou son mandataire établi dans la Communauté applique l'examen 'CE de type' (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H.

4. En ce qui concerne les émissions sonores:

a) pour les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point c) i) et ii), le fabricant de bateaux ou son mandataire établi dans la Communauté applique:

i) lorsque des essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée(15) pour la mesure du niveau sonore: soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII;

ii) lorsque le nombre de Froude et la méthode de détermination du rapport puissance/déplacement sont utilisés pour l'évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII;

iii) lorsque des données sur le bateau de référence certifié, établies conformément au point i), sont utilisées pour l'évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII.

b) pour les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point c) iii) et iv), le fabricant de véhicules nautiques à moteur ou de moteurs, ou son mandataire établi dans la Communauté applique: le contrôle interne de la production complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou le module G ou H."

7) À l'article 10, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Lorsque les produits suivants sont mis sur le marché, ils portent le marquage 'CE' de conformité:

a) les bateaux de plaisance, les véhicules nautiques à moteur ainsi que les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles correspondantes visées à l'annexe I;

b) les moteurs hors-bord qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe I, parties B et C;

c) les moteurs mixtes équipés d'un échappement intégré qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe I, parties B et C.

2. Le marquage 'CE' de conformité, tel que reproduit à l'annexe IV, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur les bateaux et sur les véhicules nautiques à moteur comme indiqué au point 2.2 de l'annexe I, point A, sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur

emballage ainsi que sur les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré comme indiqué au point 1.1 de l'annexe I, partie B.

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

3. Il est interdit d'apposer des marques ou des inscriptions sur les produits couverts par la présente directive pouvant induire des tiers en erreur quant à la signification ou au graphisme du marquage 'CE'. D'autres marques peuvent être apposées sur les produits couverts par la présente directive et/ou sur leur emballage, à condition qu'elles ne réduisent pas la visibilité et la lisibilité du marquage 'CE'."

8) L'annexe I est modifiée comme suit:

1) Le chapeau est remplacé par ce qui suit:

"ANNEXE I

EXIGENCES ESSENTIELLES

REMARQUE PRÉLIMINAIRE

Aux fins de la présente annexe, le terme "bateau" recouvre les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur.

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

2) Le tableau situé sous "1. CATÉGORIES DE CONCEPTION DES BATEAUX" est remplacé par le tableau suivant:

"1. Catégorie de conception

>TABLE>"

3) La définition de la catégorie de conception des bateaux A est remplacée par la suivante:

"A. En haute mer: conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants."

4) La définition de la catégorie de conception des bateaux D est remplacée par la suivante:

"D. En eaux protégées: conçu pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre."

5) Le dernier alinéa du point 1 intitulé "Catégories de conception des bateaux" est remplacé par le texte suivant:

"[ne concerne pas la version française]."

6) Le texte du point 2 intitulé "Exigences générales" est remplacé par le texte suivant:

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

7) Au point 2.1:

a) le titre est modifié comme suit: "Identification du bateau";

b) le chapeau est remplacé par le texte suivant:

"Tout bateau doit être marqué d'un numéro d'identification qui comporte les indications suivantes."

8) Au point 2.2 intitulé "Plaque du constructeur", le quatrième tiret est modifié comme suit:

"- charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6, à l'exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins."

9) Au point 3.6 intitulé "Charge maximale recommandée par le constructeur", les termes suivants sont supprimés:

"..., telle qu'indiquée sur la plaque du constructeur,..."

10) Un nouveau point est ajouté au point 5 intitulé "Exigences relatives aux équipements et à leur installation":

"5.1.5. Véhicules nautiques à moteur fonctionnant sans pilote

Les véhicules nautiques à moteur doivent être équipés d'un dispositif d'arrêt automatique du moteur ou d'un dispositif automatique permettant à l'embarcation d'effectuer un mouvement circulaire vers l'avant à vitesse réduite lorsque le pilote quitte volontairement l'embarcation ou qu'il tombe par-dessus bord."

11) Le point 5.2.2 est remplacé par le texte suivant:

"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 essence 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 diesel peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque."

12) Le point 5.6.2. est remplacé par le texte suivant:

"5.6.2. Équipement de lutte contre l'incendie

Les bateaux doivent être pourvus d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie ou l'emplacement et la capacité de ces équipements appropriés aux risques d'incendie doivent être indiqués. Le bateau ne doit pas être mis en service avant que l'équipement approprié de lutte contre l'incendie n'ait été mis en place. 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."

13) Le point 5.8 est remplacé par le texte suivant:

"5.8. Prévention de décharges et installations permettant de transférer les déchets à terre

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

Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis:

a) soit de réservoirs;

b) soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs.

Les bateaux ayant des réservoirs fixés à demeure doivent être équipés d'un raccord de vidange normalisé permettant la connexion des tuyaux des installations de réception au tuyau de vidange du

bateau.

De plus, tout tuyau de décharge de déchets organiques traversant la coque doit être équipé de vannes pouvant être fermées avec un dispositif de sécurité en position fermée."

14) Les nouvelles parties suivantes sont ajoutées:

"B. Exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses provenant des moteurs de propulsion

Les moteurs de propulsion doivent répondre aux exigences essentielles suivantes en matière d'émissions gazeuses.

1. Description du moteur

1.1. Tout moteur doit porter clairement les renseignements suivants:

- marque ou nom du constructeur du moteur,
- type et, le cas échéant, famille de moteurs,
- numéro d'identification individuel du moteur,
- marquage 'CE', si requis en vertu de l'article 10.

1.2. Les marquages doivent durer toute la vie utile du moteur et être clairement lisibles et indélébiles. En cas d'utilisation d'étiquettes ou de plaques, celles-ci doivent être apposées de telle manière que, en outre, leur fixation dure toute la vie utile du moteur et que les étiquettes ou les plaques ne puissent être ôtées sans être détruites ou déformées.

1.3. Les marquages doivent être apposés sur une pièce du moteur nécessaire au fonctionnement normal de celui-ci et ne devant normalement pas être remplacée au cours de la vie du moteur.

1.4. Ces marquages doivent être apposés de manière à être aisément visibles par un utilisateur moyen après installation complète du moteur avec toutes les pièces auxiliaires nécessaires à son fonctionnement.

2. Exigences en matière d'émissions gazeuses

Les moteurs de propulsion doivent être conçus, construits et montés de telle manière que, lors d'une installation correcte et d'une utilisation normale, les émissions ne dépassent pas les valeurs limites obtenues à partir du tableau suivant:

Tableau 1

>TABLE>

Soit A, B et n des constantes conformément au tableau, et PN la puissance nominale du moteur en kW; les émissions gazeuses sont mesurées conformément à la norme harmonisée(16).

Pour les moteurs de plus de 130 kW, les cycles d'essai E3 (OMI) ou E5 (marine de plaisance) peuvent être utilisés.

Les carburants de référence à utiliser pour les essais d'émissions des moteurs à essence et au diesel sont spécifiés dans la directive 98/69/CE (annexe IX, tableaux 1 et 2) et pour les moteurs au gaz de pétrole liquéfié dans la directive 98/77/CE.

3. Durabilité

Le constructeur du moteur doit fournir des instructions sur l'installation et l'entretien du moteur dont l'application doit permettre le respect des limites indiquées ci-dessus tout au long de la vie utile du moteur et dans des conditions normales d'utilisation.

Le constructeur du moteur doit obtenir ces informations par des essais préalables d'endurance, basés sur des cycles de fonctionnement normal, et par le calcul de la fatigue des éléments ou pièces d'équipement de façon à rédiger les instructions d'entretien nécessaires et à les publier avec

l'ensemble des nouveaux moteurs lors de leur première mise sur le marché.

On entend par vie utile du moteur:

- a) pour les moteurs in-bord ou mixtes avec ou sans échappement intégré: 480 heures ou dix ans, suivant le premier de ces événements qui survient;
- b) pour les moteurs des véhicules nautiques: 350 heures ou cinq ans, suivant le premier de ces événements qui survient;
- c) pour les moteurs hors-bord: 350 heures ou dix ans, suivant le premier de ces événements qui survient.

4. Manuel du propriétaire

Chaque moteur doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé dans la (les) langue(s) communautaire(s) qui peut (peuvent) être déterminée(s) par l'État membre où il est mis sur le marché. Ce manuel doit:

- a) fournir des instructions en vue de l'installation et de l'entretien nécessaires pour assurer le fonctionnement correct du moteur et satisfaire ainsi aux exigences du point 3 (durabilité);
- b) préciser la puissance du moteur lorsqu'elle est mesurée conformément à la norme harmonisée.

C. Exigences essentielles en matière d'émissions sonores

Les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou mixte sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré doivent être conformes aux exigences essentielles suivantes en matière d'émissions sonores.

1. Niveaux des émissions sonores

1.1. Les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou mixte sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur et les moteurs hors-bord et mixtes avec échappement intégré doivent être conçus, construits et montés de telle sorte que les émissions sonores mesurées conformément aux essais définis dans la norme harmonisée(17) ne dépassent pas les valeurs limites reprises dans le tableau suivant:

Tableau 2

>TABLE>

où PN désigne la puissance nominale du moteur en kW au régime nominal et LpASmax le niveau de pression acoustique maximal en dB.

Dans le cas des unités à moteurs jumelés ou à moteurs multiples, une tolérance de 3dB peut être appliquée, et ce quel que soit le type de moteur.

1.2. Outre le recours aux essais de mesure de niveau sonore, les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou mixte, sans échappement intégré, sont réputés conformes à ces exigences sonores si leur nombre de Froude est $\geq 1,1$ et leur rapport puissance/déplacement est ≥ 40 et si le moteur et le système d'échappement ont été montés conformément aux spécifications du fabricant du moteur.

1.3. On calcule le nombre de Froude en divisant la vitesse maximale du bateau V (m/s) par la racine carrée de la longueur de la ligne de flottaison l_{wl} (m) multipliée par une constante gravitationnelle donnée ($g = 9,8m/s^2$)

>PICTURE>.

On calcule le rapport puissance/déplacement en divisant la puissance du moteur P (kW) par le déplacement du bateau.

>PICTURE>

1.4. Au lieu des essais de mesure de niveau sonore, les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou mixte sans échappement intégré sont réputés conformes à ces exigences sonores si leurs paramètres conceptuels de base sont identiques à ceux d'un bateau de référence certifié ou se rapprochent de ces paramètres dans la limite des tolérances spécifiées dans la norme harmonisée.

1.5. On entend par 'bateau de référence certifié' un ensemble spécifique constitué d'une coque et d'un moteur in-bord ou d'un moteur mixte sans échappement intégré dont la conformité aux exigences en matière d'émissions sonores, lorsque mesurées conformément au point 1.1, a été établie, et dont l'ensemble des paramètres conceptuels de base et des mesures du niveau sonore ont été inclus ultérieurement dans la liste publiée des bateaux de référence certifiés.

2. Manuel du propriétaire

Pour les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou d'un moteur mixte avec ou sans échappement intégré et les véhicules nautiques à moteur, le manuel du propriétaire exigé à l'annexe I, partie A, point 2.5, doit inclure les informations nécessaires au maintien du bateau et du système d'émission dans un état qui, dans la mesure du possible, assurera la conformité avec les valeurs spécifiées de limite sonore lors d'une utilisation normale.

Pour les moteurs hors-bord, le manuel du propriétaire exigé à l'annexe I, partie B, point 4, doit fournir les instructions nécessaires au maintien du moteur hors-bord dans un état qui, dans la mesure du possible, assurera la conformité avec les valeurs spécifiées de limite sonore lors d'une utilisation normale."

9) Le point 4 de l'annexe II est modifié comme suit:

"4. Réservoirs de carburant destinés à des installations fixes et conduites de carburant."

10) L'annexe VI est remplacée par le texte suivant:

"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:

A. Conception et construction

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:

- a) essai de stabilité conformément au point 3.2 des exigences essentielles (annexe I, partie A);
- b) essai des caractéristiques de flottabilité conformément au point 3.3 des exigences essentielles (annexe I, partie A).

Dispositions communes aux deux variantes:

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

B. Émissions sonores

Pour les bateaux de plaisance équipés d'un moteur in-bord ou mixte sans échappement intégré et pour les véhicules nautiques à moteur:

sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant de bateaux, les essais relatifs aux émissions sonores définis à l'annexe I, partie C, sont effectués par le fabricant de bateaux ou pour le compte de celui-ci, sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

Pour les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré:

sur un ou plusieurs moteurs de chaque famille de moteurs représentatifs de la production du fabricant de moteurs, les essais relatifs aux émissions sonores définis à l'annexe I, partie C, sont effectués par le fabricant de moteurs ou pour le compte de celui-ci, sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

Lorsque les essais portent sur plus d'un moteur d'une famille, la méthode statistique décrite à l'annexe XVII est appliquée pour garantir la conformité de l'échantillon."

11) À l'annexe VIII, le nouveau point suivant est ajouté:

"4. Concernant l'évaluation de la conformité avec les exigences en matière d'émissions gazeuses de la présente directive et lorsque le fabricant ne met pas en oeuvre un système de qualité adéquat tel que décrit à l'annexe XII, un organisme notifié choisi par le fabricant peut effectuer ou faire effectuer des contrôles du produit à des intervalles aléatoires. Lorsque le niveau de qualité ne paraît pas satisfaisant ou lorsqu'il semble nécessaire de vérifier la validité des données présentées par le fabricant, la procédure suivante est utilisée:

un moteur est choisi dans la série et soumis à l'essai décrit à l'annexe I, partie B. Les moteurs soumis aux essais doivent être rodés, partiellement ou complètement, selon les spécifications du fabricant. Si les émissions gazeuses spécifiques du moteur choisi dans la série dépassent les valeurs limites prévues par l'annexe I, partie B, le fabricant peut demander que des mesures soient effectuées sur un échantillon de plusieurs moteurs prélevés dans la série et comprenant le moteur choisi initialement. Afin de garantir la conformité de l'échantillon de moteurs défini ci-dessus avec les exigences de la directive, la méthode statistique décrite à l'annexe XVII est appliquée."

12) À l'annexe X, point 5.3, le nouvel alinéa suivant est ajouté:

"Pour l'évaluation de la conformité avec les exigences en matière d'émissions gazeuses, la procédure définie à l'annexe XVII est appliquée."

13) L'annexe XIII est remplacée par le texte suivant:

"ANNEXE XIII

DOCUMENTATION TECHNIQUE FOURNIE PAR LE CONSTRUCTEUR OU LE FABRICANT

La documentation technique visée aux annexes V, VII, VIII, IX, XI et XVI 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 technique permet 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:

- a) une description générale du produit;
- b) des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.;
- c) les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit;
- d) une liste des normes 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;
- e) les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.;
- f) les procès-verbaux d'essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 des exigences essentielles, et de flottabilité selon le point 3.3 de celles-ci (annexe I, partie A);

g) les procès-verbaux d'essais sur les émissions gazeuses démontrant que le point 2 de l'annexe I, partie B, est respecté;

h) les procès-verbaux d'essais sur les émissions sonores ou les données sur le bateau de référence démontrant que le point 1 de l'annexe I, partie C, est respecté."

14) À l'annexe XIV, le point 1 est remplacé par les points suivants:

"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 produits visés à l'article 1er 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 desdits produits. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le constructeur et l'organisme.

1 bis. L'organisme notifié doit être indépendant et ne pas être sous la dépendance des fabricants ou des fournisseurs."

15) L'annexe XV est remplacée par le texte suivant:

"ANNEXE XV

DÉCLARATION ÉCRITE DE CONFORMITÉ

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

a) le bateau de plaisance et le véhicule nautique à moteur et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie A, point 2.5);

b) les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II;

c) les moteurs de propulsion et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie B, point 4).

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

a) nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté(2);

b) description du produit défini au point 1 ci-dessus(3);

c) références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;

d) le cas échéant, références aux autres directives communautaires d'application;

e) le cas échéant, référence de l'attestation "CE de type" délivrée par un organisme notifié;

f) le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;

g) identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

3. En ce qui concerne:

- les moteurs in-bord et les moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré,

- les moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE qui sont conformes à la phase II, visée au point 4.2.3 de l'annexe I de cette dernière directive, et

- les moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE,

la déclaration de conformité inclut en plus des informations mentionnées au point 2 une déclaration du fabricant indiquant que le moteur satisfera aux exigences en matière d'émissions gazeuses de la présente directive lors de son installation dans un bateau de plaisance, conformément aux instructions fournies par le fabricant, et que ce moteur ne doit pas être mis en service tant que le bateau de plaisance dans lequel il doit être installé n'a pas été déclaré conforme, si cela s'impose, à la disposition pertinente de la présente directive.

- (1) Et être rédigée dans la ou les langues prévues à l'annexe I, partie A, point 2.5.
 - (2) Dénomination sociale, adresse complète; le mandataire doit aussi indiquer la dénomination sociale et l'adresse du fabricant.
 - (3) Description du produit en cause: marque, type, numéro de série, le cas échéant."
- 16) Les annexes suivantes sont ajoutées:

"ANNEXE XVI

ASSURANCE QUALITÉ PRODUITS (MODULE E)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés 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 doit apposer le marquage "CE" sur chaque produit et établir une déclaration écrite de conformité. Le marquage "CE" doit être accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

2. Le fabricant doit mettre en oeuvre un système de qualité approuvé pour l'inspection finale du produit et les essais, comme spécifié au point 3, et doit être soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système de qualité

3.1. Le fabricant doit soumettre une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix, pour les produits en question.

La demande doit comprendre:

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée,
- la documentation sur le système de qualité,
- le cas échéant, la documentation technique relative au type approuvé et une copie de l'attestation d'examen "CE de type".

3.2. Dans le cadre du système de qualité, chaque produit doit être examiné et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier sa conformité aux exigences correspondantes de la directive. 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 protocoles, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle doit comprendre en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en matière de qualité des produits,
- des contrôles et des essais qui seront effectués après la fabrication,
- des moyens permettant de vérifier le fonctionnement efficace du système de qualité,
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

3.3. L'organisme notifié doit évaluer 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 oeuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs doit comprendre au moins un membre ayant acquis, en tant qu'évaluateur,

l'expérience de la technologie du produit en question. La procédure d'évaluation doit comprendre une visite dans les locaux du fabricant.

La décision doit être notifiée au fabricant. Elle doit contenir les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4. Le fabricant doit s'engager à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de manière adéquate et efficace.

Le fabricant ou son mandataire doit informer l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation du système de qualité.

L'organisme notifié doit évaluer 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 doit contenir 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 de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

4.2. Le fabricant doit autoriser l'organisme notifié à accéder, à des fins d'inspection, aux lieux d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toute l'information nécessaire et notamment:

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

4.3. L'organisme notifié doit procéder périodiquement à des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité et doit fournir un rapport d'audit au fabricant.

4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées au 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 doit fournir au fabricant un rapport de visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.

5. Le fabricant doit tenir 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, troisième 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 doit communiquer aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de système de qualité délivrées et retirées.

ANNEXE XVII

ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ DE PRODUCTION POUR LES ÉMISSIONS GAZEUSES ET SONORES

1. Pour vérifier la conformité d'une famille de moteurs, un échantillon de moteurs est choisi dans la série. Le fabricant fixe la dimension n de l'échantillon en accord avec l'organisme notifié.

2. La moyenne arithmétique X des résultats obtenus à partir de l'échantillon est calculée pour chaque composant réglementé des émissions gazeuses et sonores. La production de la série est jugée conforme aux exigences ("décision positive") si la condition suivante est satisfaite:

$$X + k \cdot S \leq L$$

S est l'écart-type où:

>PICTURE>

X= la moyenne arithmétique des résultats obtenus

x= l'un des résultats obtenus avec l'échantillon

L= la valeur limite adéquate

n= le nombre de moteurs repris dans l'échantillon

k= le facteur statistique dépendant de n (voir tableau)

>TABLE>

Si $n \geq 20$,

>PICTURE>"

Article 2

Au plus tard pour le 31 décembre 2006, la Commission soumet un rapport sur les possibilités d'améliorer davantage les caractéristiques environnementales des moteurs et étudie notamment la nécessité de réviser les catégories de conception des bateaux. Si cela s'avère opportun, à la lumière de ce rapport, la Commission présente des propositions appropriées au Parlement européen et au Conseil d'ici le 31 décembre 2007. Faisant fond sur l'expérience acquise, la Commission tient compte des éléments suivants:

- a) la nécessité de réduire davantage les émissions de polluants atmosphériques et de bruit afin de satisfaire aux exigences en matière de protection de l'environnement;
- b) les avantages éventuels d'un système de contrôle de conformité des moteurs en service;
- c) l'existence de techniques de contrôle des émissions présentant un rapport coût/efficacité satisfaisant;
- d) la nécessité de réduire l'évaporation et le déversement de carburant;
- e) la possibilité de convenir de normes internationales pour les émissions gazeuses et sonores;
- f) les simplifications susceptibles d'être apportées au système des procédures d'évaluation de la conformité.

Article 3

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1er janvier 2005.

2. Les États membres autorisent la mise sur le marché et/ou la mise en service des produits qui sont conformes aux réglementations en vigueur sur leur territoire à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, comme suit:

- a) jusqu'au 31 décembre 2005 pour les produits relevant de l'article 1er, paragraphe 1, point a);
- b) jusqu'au 31 décembre 2005 pour les moteurs à allumage par compression et les moteurs à explosion à quatre temps, et,
- c) jusqu'au 31 décembre 2006 pour les moteurs à explosion à deux temps.

3. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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.

4. 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 4

Les États membres déterminent les sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive. Les sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 5

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

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 16 juin 2003.

Par le Parlement européen

Le président

P. Cox

Par le Conseil

Le président

G. Papandreou

(1) JO C 62 E du 27.2.2001, p. 139 et JO C 51 E du 26.2.2002, p. 339.

(2) JO C 155 du 29.5.2001, p. 1.

(3) Avis du Parlement européen du 5 juillet 2001 (JO C 65 E du 14.3.2002, p. 310), position commune du Conseil du 22 avril 2002 (JO C 170 E du 16.7.2002, p. 1) et décision du Parlement européen du 26 septembre 2002 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 14 mai 2003 et décision du Conseil du 19 mai 2003.

(4) JO L 164 du 30.6.1994, p. 15.

(5) JO C 331 du 16.12.1992, p. 5.

(6) JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).

(7) JO C 136 du 4.6.1985, p. 1.

(8) JO L 220 du 30.8.1993, p. 23.

(9) JO L 59 du 27.2.1998, p. 1. Directive modifiée par la directive 2001/63/CE de la Commission (JO L 227 du 23.8.2001, p. 41).

(10) JO L 36 du 9.2.1988, p. 33. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/27/CE de la Commission (JO L 107 du 18.4.2001, p. 10).

(11) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(12) JO L 301 du 28.10.1982, p. 1. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 1994.

(13) Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1). Directive modifiée par la directive 2001/63/CE de la

Commission (JO L 227 du 23.8.2001, p. 41).

(14) Directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destiné à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/27/CE de la Commission (JO L 107 du 18.4.2001, p. 10).

(15) EN ISO 14509.

(16) EN ISO 8178-1: 1996.

(17) EN ISO 14509.
