



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 26.7.2011
COM(2011) 456 final

2011/0197 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2011) 958 final}

{SEC(2011) 959 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Contexte général

La directive relative aux bateaux de plaisance¹ a été adoptée en 1994 afin de réglementer la mise sur le marché européen de ces bateaux. Elle fixe les exigences essentielles de sécurité que doivent respecter les fabricants lors de la conception des bateaux, afin d'en garantir la commercialisation sans danger dans l'UE. Les fabricants sont ainsi tenus de remplir plusieurs obligations pour démontrer que leur produit satisfait aux dispositions de la directive, et notamment d'établir une déclaration de conformité avec les exigences essentielles de la directive, d'apposer le marquage CE sur le produit et de fournir aux utilisateurs des informations sur l'utilisation et l'entretien dudit produit.

La directive 94/25/CE a été modifiée par la directive 2003/44/CE qui introduit une série de valeurs limites en ce qui concerne les émissions gazeuses des moteurs de propulsion et les émissions sonores des bateaux équipés d'un moteur de propulsion, qu'il s'agisse d'un moteur à allumage par compression ou d'un moteur à explosion. Les principaux polluants atmosphériques réglementés par la directive relative aux bateaux de plaisance sont les suivants: oxydes d'azote (NO_x), hydrocarbures (HC) et particules (PT). De plus, la directive 2003/44/CE élargit le champ d'application de la directive relative aux bateaux de plaisance de manière à couvrir également les véhicules nautiques à moteur.

Cette même directive modificatrice prévoit une clause de révision (article 2) qui vise à renforcer les limites d'émission afin de tenir compte des améliorations technologiques apportées aux moteurs des bateaux de plaisance et de la nécessité d'harmoniser les limites au niveau international, en particulier avec les États-Unis. Parallèlement, la situation fragile des PME devrait être prise en considération, car ce secteur se compose essentiellement de petites et moyennes entreprises (plus de 95 % des entreprises sont des PME).

Les PME actives dans le secteur opèrent principalement dans la construction de bateaux ou dans la marinisation de moteurs (modification ou installation d'un moteur routier ou non routier sur un bateau). Un nombre très réduit de fabricants de moteurs en petite série sont également présents sur le marché de l'UE, qui constitue d'ailleurs leur seul débouché.

La clause de révision (article 2) dispose aussi que la Commission soumet un rapport sur les possibilités d'améliorer encore les caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance et que, si cela s'avère opportun à la lumière de ce rapport, elle présente des propositions appropriées au Parlement européen et au Conseil. La Commission a publié un rapport en 2007 [COM(2007) 313] dans lequel elle annonçait qu'elle examinerait les possibilités d'abaisser encore les limites des émissions gazeuses produites par les moteurs des bateaux de plaisance.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

¹ 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 (JO L 164 du 30.6.1994, p. 15).

La directive relative aux bateaux de plaisance s'intègre dans un cadre législatif européen associant sécurité en mer et aspects environnementaux.

L'une des politiques phares définies dans la stratégie Europe 2020² a pour but de mettre en place une Europe efficace dans l'utilisation des ressources afin de réaliser les objectifs en matière de climat et d'énergie. La politique maritime intégrée³ place la protection de l'environnement au cœur de toutes les stratégies de l'Union, en particulier celles qui ont des répercussions sur l'environnement maritime. La révision de la directive relative aux bateaux de plaisance s'inscrit dans ce contexte général. Elle contribue également à l'objectif de l'année internationale 2010 de la biodiversité.

La directive relative aux bateaux de plaisance rejoint les objectifs de l'initiative «Air pur pour l'Europe» (Clean Air for Europe - CAFE)⁴ qui établit une stratégie intégrée à long terme pour la réduction des effets néfastes de la pollution atmosphérique sur la santé humaine et l'environnement, tels que spécifiés dans la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe⁵.

La directive relative aux bateaux de plaisance couvre uniquement les polluants pour la santé qui résultent des émissions gazeuses des moteurs, tels que les particules (PT), les oxydes d'azote (NO_x) et les hydrocarbures (HC). Elle ne prend pas en considération le CO₂. Il n'existe pas d'inventaire ni de données disponibles sur les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant des moteurs de bateaux de plaisance. Néanmoins, les émissions de CO₂ des moteurs dans ce secteur pourraient être prises en considération à l'avenir, conformément aux évolutions récentes enregistrées dans le secteur routier, par des mesures volontaires ou réglementaires.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

Envisagée depuis 2008, la révision de la directive a fait l'objet d'une vaste consultation, en particulier dans le cadre du comité permanent des bateaux de plaisance, auprès des autorités des États membres et d'autres parties concernées telles que l'industrie, les associations de consommateurs, les organismes de normalisation et les représentants des organismes d'évaluation de la conformité.

Une consultation publique a été organisée sur internet de mai à juillet 2009. Les services de la Commission ont reçu 32 réponses au questionnaire publié uniquement en anglais. Les résultats de cette consultation publique sont disponibles à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=3088&tpa_id=160&lang=en

² COM(2010) 2020 final.

³ Voir par exemple le livre vert COM(2006) 275 final «Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers», la communication COM (2007) 575 final de la Commission «Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne», et plus récemment, l'initiative «Clean Ship» («navire propre») proposée par la DG Mare en 2009. Toutes ces initiatives reconnaissent la nécessité de garantir une protection élevée dans l'environnement dans le cadre de toute politique maritime.

⁴ Voir le lien: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/128031a_fr.htm#KEY

⁵ Voir le lien: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0050:FR:NOT>

D'après les réponses, l'introduction de limites plus restrictives pour les émissions gazeuses serait accueillie favorablement, pour autant que la situation des PME soit prise en considération. Les répondants ont indiqué que les limites devraient être communes non seulement aux États de l'UE/EEE, mais également à d'autres pays du globe, notamment les États-Unis. L'enquête a également confirmé qu'un abaissement supplémentaire des limites sonores des bateaux munis d'un moteur de propulsion ne résoudrait pas efficacement le problème du bruit excessif dans les zones exposées.

La consultation a mis en évidence le fait que les spécificités du secteur de la navigation de plaisance devraient être davantage reflétées dans la législation de l'UE. Des préoccupations ont été exprimées en ce qui concerne le marché de l'occasion, dont l'activité est très intense, et les bateaux à construire soi-même. Les réponses ont également fait apparaître qu'il était nécessaire de préciser les obligations des opérateurs économiques, y compris les importateurs privés, ainsi que les compétences des autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation.

Obtention et utilisation d'expertise

Plusieurs études externes ont été commandées afin d'examiner de façon plus approfondie les améliorations susceptibles d'être apportées aux caractéristiques environnementales des moteurs de bateaux de plaisance et leurs répercussions.

- «*Stocktaking study on the current status and developments of technology and regulations related to the environmental performance of recreational marine engines – Final Report*» (étude réalisée par **TNO**⁶ auprès des parties prenantes sur l'état actuel et l'évolution de la technologie et des réglementations liées aux performances environnementales des moteurs de bateaux de plaisance – rapport final), janvier 2005. La Commission a demandé cette étude après avoir introduit des exigences environnementales dans la directive relative aux bateaux de plaisance, afin d'évaluer les incidences sur l'environnement de l'utilisation des moteurs de propulsion dans les bateaux de plaisance.
- «*Study on The Feasibility and Impact of Possible Scenarios for Further Emission Reduction Measures for Recreational Craft Engines in the Context of Directive 94/25/EC, as Amended by Directive 2003/44/EC: Impact Assessment Report – Final Report*» (étude réalisée par la **Confédération européenne des industries nautiques** sur la faisabilité et l'impact de scénarios possibles pour des mesures de réduction supplémentaire des émissions des moteurs pour les bateaux de plaisance dans le contexte de la directive 94/25/CE telle que modifiée par la directive 2003/44/CE: rapport de l'analyse d'impact – rapport final), 26 octobre 2006. Cette étude identifiait et mesurait de façon détaillée les impacts et les effets distributifs des quatre scénarios proposés dans l'étude de TNO pour des mesures de réduction supplémentaire des émissions.
- «*Complementary Impact Assessment Study on possible emission reduction measures for recreational marine engines*» (analyse d'impact complémentaire réalisée par **ARCADIS**⁷ concernant de possibles mesures de réduction des émissions pour les moteurs de bateaux

⁶ «Stocktaking study on the current status and developments of technology and regulations related to the environmental performance of recreational marine engines – Final Report», janvier 2005, TNO pour la DG Entreprises.

⁷ «Complementary Impact Assessment Study on possible emission reduction measures for recreational marine engines», juin 2008, ARCADIS pour la DG Entreprises.

de plaisance), juin 2008. À la suite des résultats de l'étude précitée, la Commission a lancé une autre étude afin d'identifier et d'évaluer de nouveaux scénarios qui prendraient en considération la situation particulière des PME dans le secteur de la navigation de plaisance.

- Ces études sont disponibles à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/entreprise/sectors/maritime/documents/index_en.htm

Analyse d'impact

La Commission a effectué l'analyse d'impact détaillée prévue dans son programme de travail.

L'analyse d'impact est axée sur les trois domaines suivants de la révision, compte tenu de leurs répercussions significatives:

A. émissions gazeuses;

B. émissions sonores;

C. alignement sur le nouveau cadre juridique.

Pour ces trois domaines, les options suivantes ont été analysées en détail:

A. Limites des émissions gazeuses des moteurs

Option 1 – Statu quo

Les **limites** actuelles **des émissions gazeuses**, telles que définies par la directive modificatrice 2003/44/CE, sont conservées.

Option 2 – Des limites plus strictes des émissions gazeuses (phase II)

La possibilité d'introduire la phase II en matière de limites des émissions gazeuses a été examinée. Au total, cinq scénarios possibles visant à abaisser davantage les limites ont été proposés (pour plus de détails, se reporter à l'analyse d'impact p. 21).

Le scénario 5, considéré comme le scénario le plus approprié, a été retenu en vue d'une évaluation plus approfondie. Ce scénario harmonise les limites avec les États-Unis aussi bien pour les moteurs à explosion que pour les moteurs à allumage par compression. Pour les moteurs à allumage par compression, les limites sont celles fixées par l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) dans la norme 40 CFR Part 1042 relative aux moteurs diesel des bateaux de plaisance. Pour les moteurs à explosion, les limites sont celles fixées par l'EPA dans la norme 40 CFR Part 1045 relative aux nouveaux moteurs à explosion non routiers et aux équipements et bateaux qui en sont munis.

Option 3 – Des limites plus strictes des émissions gazeuses (phase II) associées à des mesures d'atténuation visant à limiter les répercussions économiques/sociales

Cette option envisage différentes possibilités pour durcir les règles relatives aux émissions gazeuses, tout en prévoyant parallèlement une mesure d'atténuation pour limiter les répercussions économiques et sociales que l'introduction de limites d'émission plus sévères pourrait avoir sur les fabricants.

Sous-option 3.1 – Recours à un mécanisme de flexibilité

Pour atténuer les répercussions liées au durcissement des règles en matière d'émissions gazeuses, l'une des options pourrait consister à mettre en place un mécanisme de flexibilité. L'idée est de permettre aux fabricants de moteurs de mettre sur le marché un nombre limité de moteurs de bateaux de plaisance conformes à la phase précédente concernant les émissions, même après l'entrée en vigueur des nouvelles valeurs limites pour les émissions.

Sous-option 3.2 – Utilisation d'une période transitoire pour tous les fabricants de moteurs (3 ans)

Il s'agirait de prévoir une période transitoire de trois ans après l'entrée en vigueur de la directive pour permettre aux fabricants de moteurs d'adapter leurs produits aux nouvelles technologies.

Sous-option 3.3 – Utilisation d'une période transitoire pour tous les fabricants de moteurs et d'une période transitoire spécifique pour les PME qui fabriquent et mettent sur le marché de l'UE des moteurs hors-bord à explosion < 15 kW (3+3 ans).

La période transitoire de trois ans pour l'industrie resterait inchangée. S'y ajouterait une période additionnelle de trois ans (6 ans à compter de l'entrée en vigueur) octroyée aux PME qui fabriquent et mettent sur le marché des moteurs à explosion d'une puissance inférieure à 15 kW.

Cette dernière sous-option a été retenue dans l'analyse d'impact comme étant la plus appropriée.

B. Limites des émissions sonores des bateaux équipés d'un moteur de propulsion

Option 1 – Statu quo

Les **limites** actuelles des **émissions sonores** figurant dans la directive sont conservées, telles que définies par la directive modificatrice 2003/44/CE.

Option 2 – Des limites plus strictes des émissions sonores

Les limites actuelles des émissions sonores réglementant, au niveau de l'UE, le son émis par les bateaux seraient durcies.

L'option 1 (maintien des valeurs limites existantes) a été considérée comme l'option la plus appropriée pour les raisons suivantes:

- elle n'entraîne aucun coût de mise en conformité (les entreprises n'auront pas à investir dans de nouvelles technologies pour respecter les limites d'émission requises);
- elle laisse la possibilité d'obtenir des bénéfices plus grands pour l'environnement grâce à des mesures nationales adaptées, spécifiquement conçues pour les régions de navigation de chaque pays.

Les États membres jouiraient d'une marge de manœuvre plus importante pour définir des mesures spécifiques qui leur permettraient de restreindre efficacement le bruit, puisque les émissions sonores des bateaux ne sont pas imputables uniquement aux moteurs, mais

dépendent également de facteurs tels que le mode d'utilisation des bateaux, les conditions climatiques, etc.

C. Alignement de la directive relative aux bateaux de plaisance sur le nouveau cadre législatif

À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 765/2008 et de la décision n° 768/2008/CE, la directive relative aux bateaux de plaisance doit être harmonisée avec les principes du nouveau cadre législatif. Pour l'essentiel, cela se traduira par l'inclusion des chapitres décrivant les obligations des opérateurs économiques, les compétences des organes d'évaluation de la conformité et des autorités de surveillance du marché, les nouveaux modules d'évaluation de la conformité et le statut du marquage CE.

La Commission s'étant engagée à aligner la législation sectorielle sur le nouveau cadre législatif, l'analyse d'impact a été axée sur les effets de l'alignement uniquement. Ces effets seraient globalement positifs, puisque les dispositions horizontales clarifient certains points aujourd'hui obscurs. La certitude juridique profitera à toutes les parties: opérateurs économiques, administrations aux niveaux national et européen, et consommateurs. Certaines obligations nouvelles imposées aux opérateurs économiques sont susceptibles d'avoir sur eux des répercussions financières, en termes de coûts supplémentaires⁸.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Principaux éléments de la révision

3.1. Clarification du champ d'application de la directive et des concepts utilisés

Afin de faciliter la mise en œuvre de la directive relative aux bateaux de plaisance par les fabricants et les autorités nationales, le champ d'application et certaines définitions de cette directive font l'objet d'une clarification.

Par le passé, il y a eu des débats autour du contenu du terme «bateaux de plaisance» dans la directive, dont on a parfois affirmé qu'il était un terme général couvrant à la fois les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur. L'introduction dans les définitions d'un nouveau concept général «bateaux» couvrant à la fois les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur permet d'en finir avec ce manque de clarté.

Le terme «bateaux de plaisance» étant désormais limité de façon évidente à certains types de produits couverts par la directive, l'intitulé de la directive est modifié et devient «directive relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur» pour mieux correspondre au champ d'application.

S'agissant de la liste des produits exclus, il convient d'y ajouter les bateaux amphibies qui n'ont pas à satisfaire aux exigences de la directive. Pour des raisons de cohérence et de clarification, il est également spécifié que seuls les véhicules nautiques à moteur destinés aux activités sportives et de loisir sont inclus dans la directive, et non par exemple les véhicules

⁸ L'impact de l'alignement sur le nouveau cadre législatif est analysé de façon approfondie dans l'analyse d'impact «omnibus» (proposition COM alignant de façon simultanée plusieurs directives sur le nouveau cadre législatif).

destinés aux services de sauvetage et de police. En outre, la définition des «canoës» ne relevant pas du champ d'application de la directive est précisée de manière à indiquer que seuls les canoës «conçus pour être propulsés à l'aide de pagaies uniquement» ne sont pas couverts.

Il convient également de fournir une définition spécifique à ce secteur du «bateau construit pour une utilisation personnelle» et de l'«importateur privé» pour faciliter la compréhension et l'application uniforme de la directive.

3.2. Obligation générale de sécurité

Pour des raisons de clarté et de cohérence avec les autres directives de la nouvelle approche, il convient de préciser explicitement que les produits couverts par la présente directive peuvent uniquement être mis sur le marché ou mis en service s'ils respectent les exigences générales qui leur imposent de ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement, et sous réserve qu'ils satisfassent aux exigences essentielles énoncées à l'annexe I. Il importe de mentionner cette exigence générale de sécurité, car elle pourrait servir de base juridique pour retirer du marché des bateaux dangereux, en particulier en cas de mise en lumière d'un nouveau risque non couvert par les normes harmonisées.

3.3. Émissions gazeuses

3.3.1. De nouvelles limites plus strictes des émissions

De nouvelles limites plus strictes sont prévues pour les émissions gazeuses d'oxydes d'azote (NO_x), d'hydrocarbures (HC) et de particules (PT).

Pour les moteurs à allumage par compression, ces limites sont fixées par l'application de la norme de l'EPA relative aux moteurs diesel des bateaux de plaisance (40 CFR Part 1042). Pour les moteurs à explosion, les limites sont fixées à l'aide de la norme de l'EPA relative aux nouveaux moteurs à explosion non routiers et aux équipements et bateaux qui en sont munis (40 CFR Part 1045). Cette approche fixe les limites à un niveau qui tient compte de la mise au point de technologies plus propres pour les moteurs marins et qui permet d'aller dans la voie d'une harmonisation des limites d'émission à l'échelle mondiale.

Les limites applicables aux émissions de monoxyde de carbone (CO) sont légèrement relevées en contrepartie de la réduction significative des autres polluants atmosphériques et dans un souci de maintenir à un niveau proportionné les coûts de mise en conformité supportés par l'industrie. Toutefois, ce relèvement ne pose pas de risque pour la sécurité.

3.3.2. Carburants de référence et cycles d'essai

La composition des carburants utilisés dans le cadre de l'évaluation de la conformité avec les limites des émissions gazeuses doit être semblable à celle des carburants utilisés sur le marché concerné et, par conséquent, les carburants d'essai européens doivent être utilisés par les fabricants de l'Union européenne lors de la réception par type. Néanmoins, étant donné que les fabricants hors UE pourraient ne pas avoir accès aux carburants de référence européens, il est nécessaire de prévoir que les autorités chargées de l'évaluation de la conformité (organismes notifiés) puissent également accepter que les moteurs soient soumis à essai avec d'autres carburants de référence. Le choix des carburants de référence est toutefois limité aux spécifications américaines et japonaises, telles que précisées dans la norme ISO correspondante, pour garantir la qualité et la comparabilité des résultats des essais (Moteurs

alternatifs à combustion interne – Mesurage des émissions de gaz d'échappement – Partie 5: Carburants d'essai, actuellement EN ISO 8178-5:2008).

En outre, les cycles d'essai pertinents doivent être spécifiés par référence à la même norme ISO (Moteurs alternatifs à combustion interne – Mesurage des émissions de gaz d'échappement – Partie 4: Cycles d'essai en régime permanent pour différentes applications des moteurs, actuellement EN ISO 8178-4:1996).

Le secteur des bateaux de plaisance participe activement au développement de solutions innovantes pour les systèmes de propulsion, au nombre desquels figurent les moteurs hybrides et électriques et même les piles à combustible. Des cycles d'essai spécifiques pourraient être mis au point à l'avenir pour les systèmes hybrides.

3.3.3. Mesures d'atténuation en faveur de l'industrie

Une période transitoire générale de trois ans est prévue pour l'industrie. De plus, en ce qui concerne les exigences liées aux émissions gazeuses, un délai supplémentaire de trois ans est octroyé aux PME qui fabriquent et mettent sur le marché des moteurs à explosion d'une puissance inférieure à 15 kW. Cette mesure est nécessaire pour éviter des problèmes financiers aux PME et leur permettre d'adapter leur production aux nouvelles dispositions.

3.4. Exigences relatives à la construction

Il est prévu une nouvelle exigence rendant obligatoire l'installation de réservoirs sur les bateaux équipés de toilettes afin de contribuer à la protection de l'environnement marin.

3.5. Évaluation après construction et importateur privé

La directive 94/25/CE contient des dispositions relatives à l'évaluation après construction des bateaux de plaisance qui précisent que, lorsque ni le fabricant ni son mandataire n'assument les responsabilités relatives à la conformité du produit avec la directive, celles-ci peuvent être assumées par toute personne physique ou morale établie dans la Communauté qui met le produit sur le marché. Pour des raisons de cohérence, il convient d'élargir la portée de cette procédure de façon à couvrir non seulement les bateaux de plaisance, mais également les véhicules nautiques à moteur. Dans un souci de clarté, il y a lieu de spécifier par qui et dans quels cas précis cette procédure peut être utilisée. Sont ainsi concernés:

- l'importateur privé, à savoir une personne physique ou morale qui, dans le cadre d'une activité non commerciale, importe dans l'Union un produit d'un pays tiers avec l'intention de le mettre en service pour une utilisation personnelle;
- toute personne qui met sur le marché ou en service un moteur ou un bateau après une modification ou une transformation importante dudit moteur ou bateau ou toute personne qui modifie la destination d'un bateau non couvert par la présente directive de façon à le faire entrer dans son champ d'application;
- toute personne qui met sur le marché un bateau construit pour une utilisation personnelle avant l'expiration de la période de cinq ans mentionnée à l'article 2, paragraphe 2, point a) vii).

En ce qui concerne l'importation de bateaux de plaisance et de véhicules nautiques à moteur, il y a lieu de noter que, par comparaison avec la directive 94/25/CE, l'utilisation de

l'évaluation après construction ne concerne que l'importation non commerciale effectuée par des importateurs privés. L'objectif est d'empêcher un détournement de cette procédure à des fins commerciales. Enfin, pour garantir une évaluation fiable de la conformité du produit par l'organisme notifié pour ce qui est de l'évaluation après construction, il convient d'étendre les obligations qui pèsent sur la personne demandant cette évaluation après construction à la fourniture de documents à l'organisme notifié. Il est ainsi prévu qu'elle communique tous les documents nécessaires à l'évaluation de la conformité du produit.

3.6. Apposition du marquage CE

Les règles régissant l'apposition du marquage CE sur les bateaux, les éléments ou pièces d'équipement et les moteurs sont fixées par la présente directive. Par comparaison avec la directive 94/25/CE, il convient d'étendre également l'obligation d'apposition du marquage CE à tous les moteurs in-bord et les moteurs à embase arrière sans échappement intégré qui sont considérés comme conformes aux exigences essentielles énoncées aux parties B et C de l'annexe I.

Le marquage CE doit être apposé sur les bateaux et les moteurs ainsi que sur leurs éléments ou pièces d'équipement. Dans ce dernier cas, lorsque la nature du produit ne le permet pas ou ne le justifie pas, le marquage peut être apposé sur son emballage et sur les documents accompagnant le produit.

3.7. Rapports

Afin de garantir le suivi et l'efficacité de la présente directive, une nouvelle obligation est prévue pour les États membres qui sont tenus de transmettre tous les cinq ans à la Commission un rapport sur l'application de la directive. Ce rapport doit notamment contenir des informations sur les performances en termes de sécurité et de protection de l'environnement des produits couverts par la directive et sur l'efficacité de cette dernière et présenter les activités de surveillance du marché réalisées par les États membres.

3.8. Alignement de la directive relative aux bateaux de plaisance sur le nouveau cadre législatif (NCL) et sur les procédures applicables en matière d'évaluation de la conformité

3.8.1. Règles horizontales

Le 9 juillet 2008, le Parlement européen et le Conseil ont adopté deux instruments juridiques concernant la commercialisation des produits: le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits⁹ et la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits¹⁰.

Le règlement fixe des dispositions horizontales relatives à l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité, au marquage CE et au cadre de surveillance du marché communautaire ainsi qu'au contrôle des produits entrant sur le marché de la Communauté, lesquelles sont également applicables aux produits couverts par la présente directive. Pour

⁹ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

¹⁰ JO L 218 du 13.8.2008, p. 82.

plus de clarté, la présente directive mentionne explicitement que le règlement est d'application.

La décision énonce des principes communs et des dispositions de référence aux fins de légiférer selon les principes de la nouvelle approche. Par souci de cohérence avec d'autres législations sectorielles sur les produits, il convient d'aligner certaines dispositions de la présente directive sur ladite décision, pour autant que les particularités du secteur concerné ne requièrent pas de solution différente. C'est la raison pour laquelle certaines définitions, les obligations générales incombant aux opérateurs économiques, la présomption de conformité, les objections formelles à l'encontre de normes harmonisées, les règles applicables au marquage CE, les exigences concernant les organismes d'évaluation de la conformité et les procédures de notification, ainsi que les dispositions relatives aux procédures à suivre face à des produits présentant un risque sont alignées sur ladite décision. Des dérogations sectorielles spécifiques sont nécessaires, en particulier pour tenir compte du cas particulier de l'importation privée de bateaux dans l'UE.

3.8.2. Procédures d'évaluation de la conformité

Les procédures d'évaluation de la conformité à la disposition des fabricants doivent également être définies par référence à la décision horizontale. Cependant, certaines exigences supplémentaires, qui figurent dans les modules d'évaluation de la conformité prévus par la directive 94/25/CE, sont énoncées à l'article 25 afin de prendre en considération les besoins spécifiques du secteur en ce qui concerne la réalisation de l'évaluation de la conformité. En outre, la possibilité de faire appel à des organismes internes accrédités à la place des organismes notifiés pour certains modules mentionnés dans la décision horizontale n'est pas reprise dans la présente directive, car elle n'est pas adaptée au secteur.

L'expérience a montré que la prise en considération des exigences de fabrication implique de proposer un choix de procédures de certification plus large que par le passé dans les cas suivants:

- pour les bateaux de plaisance de catégorie C dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres et pour lesquels des normes harmonisées ont été utilisées (autre possibilité, contrôle interne du produit + essais supervisés);
- pour les éléments ou pièces d'équipement (autre possibilité, module B complété par le module E).
- En ce qui concerne l'évaluation de la conformité avec les exigences relatives aux émissions gazeuses et sonores, une distinction est opérée selon que les normes harmonisées ont été ou non utilisées. Dans la seconde hypothèse, il est justifié d'exiger une procédure d'évaluation de la conformité plus rigoureuse que dans la première hypothèse. De plus, la possibilité de se servir des données sur le bateau de référence pour les essais d'émissions sonores est supprimée car jugée superflue; elle n'a en effet pas été utilisée en pratique.

3.9. Comitologie et actes délégués

Afin de prendre en considération les dispositions du traité de Lisbonne sur les actes délégués, les règles concernant l'adoption des actes délégués sont insérées dans la directive.

Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 95 du traité CE.

Principe de subsidiarité

La directive 94/25/CE, qui visait une harmonisation totale, a été adoptée sur la base de l'article 95 du traité dans le but de mettre en place le marché intérieur pour les bateaux de plaisance et d'en assurer le bon fonctionnement. La législation nationale ne peut imposer de règles supplémentaires concernant la construction des bateaux ou les émissions gazeuses et sonores de ces bateaux qui auraient pour effet de modifier les produits ou d'influencer les conditions de leur mise sur le marché. C'est la raison pour laquelle la révision des dispositions de la directive 94/25/CE, en ce qui concerne les exigences applicables à la construction et aux émissions gazeuses, relève de la compétence exclusive de l'Union. Le principe de subsidiarité énoncé à l'article 5, deuxième alinéa, du traité CE ne s'applique donc pas en l'espèce.

Il importe de faire observer que la révision a pour but de clarifier le champ d'application de la directive, et non de l'élargir ou de le modifier de quelque façon que ce soit. La règle de subsidiarité au sens de l'article 5, deuxième alinéa, du traité CE ne s'applique donc pas non plus à cet égard.

La question du respect du principe de subsidiarité pourrait se poser en ce qui concerne les dispositions visant à améliorer la mise en œuvre effective de la directive qui découlent essentiellement du nouveau cadre juridique (voir également 3.7.). L'expérience a démontré que les mesures prises isolément par les États membres ne permettent pas de parvenir à un niveau suffisant d'application homogène et efficace des règles et de surveillance du marché. En conséquence, il y a lieu de définir certaines exigences minimales communes obligatoires. La présente proposition maintiendrait cette activité dans les compétences des autorités nationales, tout en instaurant des prescriptions générales applicables dans toute l'UE de manière à garantir l'égalité de traitement, l'uniformité des conditions à respecter par les opérateurs économiques ainsi qu'un niveau similaire de protection pour les citoyens de tous les États membres.

Proportionnalité

Conformément au principe de proportionnalité, les modifications proposées n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs définis. Afin de préserver les avantages découlant du marché unique dans le secteur des bateaux, toute modification de la directive actuelle doit intervenir au niveau de l'Union. Une action isolée de chaque État membre entraînerait le foisonnement d'exigences de sécurité différentes, qui compromettraient les progrès obtenus dans le cadre du marché unique et seraient très certainement source de confusion pour les consommateurs comme pour les fabricants. Il pourrait en résulter une hausse des prix pour les consommateurs, puisque les fabricants se verraient contraints de se plier à nouveau aux règles spécifiques de chaque État membre.

Les modifications apportées à la directive n'imposent pas de charges ni de coûts inutiles à l'industrie, en particulier aux petites et moyennes entreprises, ni aux administrations. Un certain nombre d'options visent à améliorer la clarté de la directive existante sans introduire d'exigences sensiblement nouvelles ayant une incidence sur le plan des coûts. Lorsque les effets des modifications sont plus importants, l'analyse d'impact de l'option en question permet de trouver la solution la mieux proportionnée aux problèmes relevés.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

Cette proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

Abrogation de la législation existante

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la directive 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance.

Espace économique européen

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient donc qu'il lui soit étendu.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹¹,
vu l'avis du Comité des régions¹²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) 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 plaisance¹³ a été adoptée dans le contexte de la mise en place du marché intérieur, dans le but d'harmoniser les caractéristiques liées à la sécurité des bateaux de plaisance dans tous les États membres et de supprimer les entraves au commerce de ces bateaux entre les États membres.
- (2) À l'origine, la directive 94/25/CE couvrait uniquement les bateaux de plaisance d'une longueur minimale de 2,5 mètres et d'une longueur maximale de 24 mètres. La 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 plaisance¹⁴ a élargi le champ d'application de la directive 94/25/CE afin d'y inclure les véhicules nautiques à moteur et des exigences intégrées de protection de l'environnement, en fixant des limites pour les émissions gazeuses (CO, HC, NO_x et particules) et sonores des moteurs de propulsion, qu'il s'agisse de moteurs à allumage par compression ou de moteurs à explosion.

¹¹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹² JO C [...] du [...], p. [...].

¹³ JO L 164 du 30.6.1994, p. 15.

¹⁴ JO L 214 du 26.8.2003, p. 18.

- (3) La directive 94/25/CE repose sur les principes de la nouvelle approche, que décrit la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation¹⁵. Elle se borne donc à énoncer les exigences essentielles de sécurité applicables aux bateaux de plaisance, l'adoption des caractéristiques techniques détaillées étant confiée au Comité européen de normalisation (CEN) ainsi qu'au Comité européen de normalisation électrotechnique (Cenelec), conformément à 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'information¹⁶. La conformité avec les normes harmonisées ainsi définies, dont les références sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, établit la présomption de conformité avec les exigences de la directive 94/25/CE. L'expérience a montré que ces principes fondamentaux fonctionnent bien dans ce secteur et devraient être conservés, voire encouragés davantage.
- (4) Les avancées technologiques sur le marché ont néanmoins soulevé de nouvelles questions en ce qui concerne les exigences environnementales de la directive 94/25/CE. Afin de tenir compte de ces progrès et d'apporter des précisions concernant le cadre réglementaire applicable à la commercialisation des produits couverts par la présente directive, il convient de réexaminer et d'améliorer certains aspects de la directive 94/25/CE et, par souci de clarté, de remplacer ladite directive par la présente directive.
- (5) Le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits¹⁷ comporte des dispositions horizontales relatives à l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité, au marquage CE et au cadre de surveillance du marché communautaire ainsi qu'au contrôle des produits entrant sur le marché de la Communauté, lesquelles sont également applicables aux produits couverts par la présente directive.
- (6) La décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits¹⁸ énonce des principes communs et des dispositions de référence aux fins de légiférer selon les principes de la nouvelle approche. Par souci de cohérence avec d'autres législations sectorielles sur les produits, il convient d'aligner certaines dispositions de la présente directive sur ladite décision, pour autant que les particularités du secteur concerné ne requièrent pas de solution différente. Par conséquent, certaines définitions, les obligations générales des opérateurs économiques, la présomption de conformité, les objections formelles à l'encontre de normes harmonisées, les règles applicables au marquage CE, les exigences concernant les organismes d'évaluation de la conformité et les procédures de notification, ainsi que les dispositions relatives aux procédures à suivre en ce qui concerne les produits présentant un risque devraient être alignées sur ladite décision.

¹⁵ JO C 136 du 4.6.1985, p. 1.

¹⁶ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

¹⁷ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

¹⁸ JO L 218 du 13.8.2008, p. 82.

- (7) Afin de faciliter l'application de la présente directive par les fabricants et les autorités nationales, le champ d'application et les définitions de la directive 94/25/CE devraient faire l'objet d'une clarification. En particulier, il y a lieu de préciser que les bateaux amphibies sont exclus du champ d'application de la présente directive. Il est également nécessaire de spécifier quel type de canoës et de kayaks sont exclus du champ d'application de la présente directive et de préciser que seuls les véhicules nautiques à moteur destinés à des activités sportives et de loisir sont couverts par la directive.
- (8) Il convient également de fournir une définition spécifique à ce secteur du «bateau construit pour une utilisation personnelle» et de l'«importateur privé» afin de faciliter la compréhension et l'application uniforme de la présente directive.
- (9) Les produits couverts par la présente directive qui sont mis sur le marché de l'Union ou mis en service devraient être conformes à la législation pertinente de l'Union et les opérateurs économiques devraient être responsables de la conformité de ces produits, conformément à leur rôle respectif dans la chaîne d'approvisionnement, de manière à garantir un niveau élevé de protection des intérêts publics, tels que la santé et la sécurité, la protection du consommateur et de l'environnement, ainsi que le respect d'une concurrence loyale sur le marché de l'Union.
- (10) Tous les opérateurs économiques intervenant dans la chaîne d'approvisionnement et de distribution devraient prendre des mesures appropriées pour garantir que les produits couverts par la présente directive ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement et qu'ils ne mettent à disposition sur le marché que des produits conformes à la législation applicable de l'Union. La présente directive devrait prévoir une répartition claire et proportionnée des obligations correspondant au rôle de chaque opérateur dans le processus d'approvisionnement et de distribution.
- (11) Étant donné que certaines tâches ne peuvent être exécutées que par le fabricant, il convient d'établir une distinction claire entre celui-ci et les opérateurs plus en aval dans la chaîne de distribution. Il est également indispensable de distinguer nettement l'importateur du distributeur, car l'importateur introduit sur le marché de l'Union des produits provenant de pays tiers. L'importateur devrait donc s'assurer que ces produits sont conformes aux exigences prévues par le droit de l'Union.
- (12) Le fabricant, en raison de la connaissance détaillée qu'il a de la conception et du processus de production, est le mieux placé pour accomplir intégralement la procédure d'évaluation de la conformité. L'évaluation de la conformité devrait, par conséquent, incomber au seul fabricant.
- (13) Il est nécessaire de veiller à ce que les produits couverts par la présente directive qui sont importés sur le marché de l'Union depuis des pays tiers soient conformes à toutes les exigences applicables de l'Union et en particulier à ce que les fabricants aient effectué les procédures d'évaluation appropriées pour ces produits. Il convient dès lors de prendre des dispositions pour que les importateurs veillent à ce que les produits qu'ils mettent sur le marché soient conformes aux exigences applicables et à ce qu'ils ne mettent pas sur le marché des produits qui ne sont pas conformes à de telles exigences ou qui présentent un risque. De même, il convient également de prendre des mesures pour que les importateurs veillent à ce que les procédures d'évaluation de la conformité aient été menées à bien et à ce que le marquage et les documents établis

par les fabricants soient à la disposition des autorités de surveillance pour leurs contrôles.

- (14) Le distributeur met à disposition sur le marché un produit couvert par la présente directive après qu'il a été mis sur le marché par le fabricant ou par l'importateur et doit agir avec la diligence requise pour garantir que la façon dont il manipule le produit ne porte pas préjudice à la conformité de celui-ci. Tant les importateurs que les distributeurs sont censés agir avec diligence par rapport aux exigences applicables lorsqu'ils mettent des produits sur le marché ou les mettent à disposition sur le marché.
- (15) Lors de la mise sur le marché d'un produit couvert par la présente directive, les importateurs devraient indiquer sur le produit leur nom et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés. Des dérogations devraient être prévues lorsque la taille ou la nature d'un élément ou d'une pièce d'équipement ne le permet pas.
- (16) Tout opérateur économique qui met un produit sur le marché sous son nom ou sa marque propre ou modifie un produit de telle manière que sa conformité avec les exigences applicables risque d'en être affectée devrait être considéré comme le fabricant et, donc, assumer ses obligations en tant que tel.
- (17) Du fait de leur proximité avec le marché, les distributeurs et les importateurs doivent être associés aux tâches de surveillance du marché accomplies par les autorités nationales compétentes et être prêts à y participer activement, en communiquant à ces autorités toutes les informations nécessaires sur le produit concerné.
- (18) L'importation de bateaux de plaisance et de véhicules nautiques à moteur depuis des pays tiers vers l'Union par des particuliers est une particularité de ce secteur. Néanmoins, la directive 94/25/CE contient uniquement des dispositions spécifiques relatives aux obligations des importateurs privés en ce qui concerne l'évaluation de la conformité (évaluation après construction). Par conséquent, il est nécessaire de spécifier les autres obligations des importateurs privés qui devraient, en principe, être harmonisées avec celles du fabricant, hormis quelques exceptions liées à la nature non commerciale de leurs activités.
- (19) Garantir la traçabilité d'un produit tout au long de la chaîne d'approvisionnement contribue à simplifier la surveillance du marché et à la rendre plus efficace. Un système de traçabilité efficace permet aux autorités de surveillance du marché de retrouver plus facilement l'opérateur économique qui a mis des produits non conformes sur le marché.
- (20) Pour des raisons de clarté et de cohérence avec les autres directives de la nouvelle approche, il convient de préciser explicitement que les produits couverts par la présente directive peuvent uniquement être mis sur le marché ou être mis en service s'ils respectent les exigences générales qui leur imposent de ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement, et sous réserve qu'ils satisfassent aux exigences essentielles énoncées dans la présente directive.
- (21) Des options visant à permettre un abaissement supplémentaire des limites applicables aux émissions gazeuses des moteurs des bateaux de plaisance ont été examinées dans le rapport sur les possibilités d'amélioration des caractéristiques environnementales

des moteurs des bateaux de plaisance, soumis conformément à l'article 2 de la directive 2003/44/CE, modifiant la directive 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance¹⁹. Ce rapport concluait qu'il était approprié d'établir des limites plus strictes que celles prévues par la directive 2003/44/CE. Ces limites devraient être fixées à un niveau qui tienne compte de la mise au point de technologies plus propres pour les moteurs marins et qui permette d'aller dans la voie d'une harmonisation des limites des émissions gazeuses à l'échelle mondiale. Il serait opportun, en revanche, de relever les limites de monoxyde de carbone (CO) afin de permettre une baisse significative des autres polluants atmosphériques, tout en veillant à ce que les coûts de mise en conformité demeurent proportionnés.

- (22) En fonction de la catégorie de carburant et de puissance, il conviendrait d'utiliser les cycles d'essai applicables aux moteurs destinés à des applications marines, tels que décrits dans la norme ISO pertinente.
- (23) La composition des carburants d'essai utilisés dans le cadre de l'évaluation de la conformité avec les limites des émissions gazeuses devrait être semblable à celle des carburants utilisés sur le marché concerné et, par conséquent, les carburants d'essai européens devraient être utilisés lors de la réception par type dans l'Union. Toutefois, étant donné que les fabricants de pays tiers pourraient ne pas avoir accès aux carburants de référence européens, il est nécessaire de permettre aux autorités chargées de la réception d'accepter que des moteurs soient soumis à essai avec d'autres carburants de référence. Le choix des carburants de référence devrait néanmoins être limité aux spécifications énoncées dans la norme ISO correspondante pour garantir la qualité et la comparabilité des résultats des essais.
- (24) Afin de contribuer à la protection de l'environnement marin, il convient d'adopter une exigence rendant obligatoire l'installation de réservoirs sur les bateaux équipés de toilettes.
- (25) Les statistiques relatives aux accidents montrent que le risque de retournement des bateaux multicoques est très faible. Malgré cette faible probabilité, il y a lieu de prévoir que le risque de retournement doit également être pris en considération pour les bateaux multicoques, afin que, dans la seule hypothèse où ces bateaux ne sont pas susceptibles de se retourner, les exigences relatives à la flottabilité et aux moyens d'évacuation en cas de retournement n'aient pas à être respectées.
- (26) Conformément au principe de subsidiarité, les dispositions de la présente directive ne devraient pas affecter le droit des États membres à arrêter les exigences qu'ils peuvent juger nécessaires en matière de navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que ces dispositions n'obligent pas à modifier des bateaux qui sont conformes à la présente directive.
- (27) Le marquage CE, qui matérialise la conformité d'un produit, est le résultat visible de tout un processus englobant l'évaluation de la conformité au sens large. Le règlement (CE) n° 765/2008 établit les principes généraux régissant le marquage CE. Les règles régissant l'apposition du marquage CE sur les bateaux, éléments ou pièces

¹⁹ COM(2007) 313 final.

d'équipement devraient être fixées par la présente directive. Il convient d'étendre également l'obligation d'apposition du marquage CE à tous les moteurs in-bord et les moteurs à embase arrière sans échappement intégré qui sont considérés comme conformes aux exigences essentielles énoncées dans la présente directive.

- (28) Il est essentiel de bien faire comprendre, à la fois aux fabricants et aux utilisateurs, qu'en apposant le marquage CE sur un produit, le fabricant déclare que celui-ci est conforme à toutes les exigences applicables et qu'il en assume l'entière responsabilité.
- (29) Le marquage CE devrait être le seul marquage attestant la conformité d'un produit couvert par la présente directive avec la législation d'harmonisation de l'Union. Toutefois, d'autres marquages devraient être autorisés, dans la mesure où ils contribuent à améliorer la protection du consommateur et ne relèvent pas de la législation d'harmonisation de l'Union.
- (30) Afin d'assurer le respect des exigences essentielles de sécurité, il est nécessaire d'établir des procédures appropriées d'évaluation de la conformité à suivre par le fabricant. Ces procédures devraient être établies par référence aux modules d'évaluation de la conformité décrits dans la décision n° 768/2008/CE. Elles devraient être conçues en fonction du degré de risque que peuvent présenter les bateaux, les moteurs ainsi que leurs éléments et pièces d'équipement. Par conséquent, pour chaque catégorie de conformité, il convient de prévoir une procédure adéquate ou un choix entre plusieurs procédures équivalentes.
- (31) L'expérience a montré qu'il y avait lieu de proposer un choix de procédures d'évaluation de la conformité plus large dans les cas suivants: pour les bateaux de plaisance de catégorie C dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres et pour lesquels des normes harmonisées ont été utilisées, ainsi que pour leurs éléments ou pièces d'équipement. En ce qui concerne l'évaluation de la conformité avec les exigences relatives aux émissions gazeuses et sonores, il y a lieu d'opérer une distinction selon que les normes harmonisées ont été ou non utilisées puisque, dans la seconde hypothèse, il est justifié d'exiger une procédure d'évaluation de la conformité plus rigoureuse. De plus, la possibilité de se servir des données sur le bateau de référence pour les essais d'émissions sonores est supprimée car jugée superflue; elle n'a en effet pas été utilisée en pratique.
- (32) La directive 94/25/CE contient des dispositions relatives à l'évaluation après construction des bateaux de plaisance qui précisent que, lorsque ni le fabricant ni son mandataire n'assument les responsabilités relatives à la conformité du produit avec la directive, celles-ci peuvent être assumées par toute personne physique ou morale établie dans la Communauté qui met le produit sur le marché. Pour des raisons de cohérence, il convient d'élargir la portée de cette procédure de façon à couvrir non seulement les bateaux de plaisance, mais également les véhicules nautiques à moteur. Dans un souci de clarté, il y a lieu de spécifier par qui et dans quels cas précis cette procédure peut être utilisée. En outre, en cas d'importation, son utilisation devrait être limitée aux importations non commerciales par des importateurs privés afin d'éviter un détournement de cette procédure à des fins commerciales. Il est également nécessaire d'étendre les obligations qui pèsent sur la personne demandant cette évaluation après construction à la fourniture de documents à l'organisme notifié pour garantir une évaluation fiable de la conformité du produit par ledit organisme.

- (33) Étant donné qu'il est nécessaire d'assurer un niveau uniformément élevé de performance des organismes chargés de l'évaluation de la conformité des produits couverts par la présente directive et que tous ces organismes devraient fonctionner de manière homogène et dans des conditions de concurrence loyale, il convient de fixer des exigences obligatoires pour les organismes d'évaluation de la conformité souhaitant être notifiés en vue de fournir des services d'évaluation de la conformité au titre de la présente directive.
- (34) Afin d'assurer un niveau de qualité homogène dans l'exécution des évaluations de la conformité des produits couverts par la présente directive, il est nécessaire non seulement de consolider les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes d'évaluation de la conformité souhaitant être notifiés, mais aussi de fixer en parallèle les exigences auxquelles doivent satisfaire les autorités notifiantes et les autres organismes qui participent à l'évaluation, à la notification et à la surveillance des organismes notifiés.
- (35) Le règlement (CE) n° 765/2008 complète et renforce le dispositif existant de surveillance du marché des produits couverts par la législation d'harmonisation de l'Union, y compris les produits relevant de la présente directive. Les États membres devraient donc organiser et réaliser la surveillance du marché de ces produits conformément audit règlement et, le cas échéant, conformément à la directive 2001/95/CE.
- (36) Afin d'accroître la transparence et de réduire le temps de traitement, il convient d'améliorer la procédure de sauvegarde existante qui permet à la Commission d'examiner si une mesure prise par un État membre à l'encontre d'un produit qu'il estime non conforme est justifiée, en vue de renforcer son efficacité et de tirer parti de l'expertise disponible dans les États membres.
- (37) Le système actuel devrait être complété par une procédure permettant aux parties intéressées d'être informées des mesures prises à l'égard de produits couverts par la directive qui présentent un risque pour la santé et la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public. De telles dispositions devraient également permettre aux autorités de surveillance du marché, en coopération avec les opérateurs économiques concernés, d'agir à un stade plus précoce en ce qui concerne ces produits.
- (38) En cas d'accord entre les États membres et la Commission quant au bien-fondé d'une mesure prise par un État membre, une intervention de la Commission ne devrait plus être requise.
- (39) Pour tenir compte de l'évolution des connaissances techniques et des nouvelles observations scientifiques, le pouvoir d'adopter des actes, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, devrait être délégué à la Commission afin qu'elle puisse modifier la partie B, point 2, et la partie C, point 1, de l'annexe I, 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, ainsi que les annexes V, VII et IX. Il importe tout particulièrement que la Commission mène des consultations appropriées lors de ses travaux préparatoires, y compris auprès des experts.

- (40) Durant la phase de préparation et de rédaction des actes délégués, il importe que la Commission transmette comme il convient, en temps utile et de façon simultanée, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.
- (41) Pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²⁰.
- (42) La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption des actes visant à garantir que la présente directive est appliquée de manière uniforme, en particulier en ce qui concerne les dispositions supplémentaires de l'article 25 relatives aux procédures d'évaluation de la conformité et en ce qui concerne les exigences applicables aux catégories de conception de bateau, à la plaque du constructeur, à la prévention des décharges et aux feux de navigation.
- (43) Afin de garantir le suivi et l'efficacité de la directive, il y a lieu de prévoir que les États membres transmettent un rapport sur l'application de la directive à la Commission, qui devrait alors rédiger et publier un résumé des rapports.
- (44) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et qu'ils en assurent la mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (45) Afin d'accorder aux fabricants et aux autres opérateurs économiques un délai suffisant pour leur permettre de s'adapter aux exigences prévues par la présente directive, il y a lieu de prévoir une période transitoire suffisante à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive, pendant laquelle les produits conformes à la directive 94/25/CE pourront être mis sur le marché.
- (46) Il convient donc d'abroger la directive 94/25/CEE.
- (47) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer un niveau élevé de protection de la santé et de la sécurité des personnes et de protection de l'environnement, tout en garantissant le fonctionnement du marché intérieur par la définition d'exigences de sécurité harmonisées applicables aux produits couverts par la directive ainsi que d'exigences minimales concernant la surveillance du marché, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, du fait de son ampleur et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

²⁰ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier Objet

La présente directive fixe les exigences relatives à la conception et à la fabrication des produits mentionnés à l'article 2, paragraphe 1, ainsi que les dispositions régissant leur libre circulation dans l'Union.

Article 2 Champ d'application

1. La présente directive couvre les produits suivants:
 - a) les bateaux de plaisance et les bateaux de plaisance partiellement achevés;
 - b) les véhicules nautiques à moteur;
 - c) les éléments ou pièces d'équipement énumérés à l'annexe II lorsqu'ils sont mis sur le marché de l'Union séparément, ci-après dénommés «éléments ou pièces d'équipement»;
 - d) les moteurs de propulsion qui sont installés ou sont spécialement conçus pour être installés sur ou dans des bateaux;
 - e) les moteurs de propulsion installés sur ou dans des bateaux qui sont soumis à une modification importante;
 - f) les bateaux qui sont soumis à une transformation importante.

2. La présente directive ne couvre pas les produits suivants:
 - a) en ce qui concerne les exigences de conception et de construction énoncées à la partie A de l'annexe I:
 - 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 conçus pour être propulsés à l'aide de pagaies uniquement, les gondoles et les pédalos;
 - iii) les planches à voile;
 - iv) les planches de surf, y compris les planches à moteur;

- v) les originaux de bateaux anciens conçus avant 1950 ainsi que les copies individuelles de ces bateaux lorsqu'elles sont réalisées essentiellement avec les matériaux d'origine et sont désignées comme telles par leur constructeur;
 - vi) les bateaux expérimentaux à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de l'Union;
 - vii) les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de l'Union pendant une période de cinq ans;
 - viii) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des passagers à des fins commerciales, notamment ceux définis à l'article 2 de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil²¹ et à l'article 3 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil²², indépendamment du nombre de passagers;
 - ix) les sous-marins;
 - 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;
 - xiii) les bateaux amphibies;
- b) en ce qui concerne les exigences applicables aux émissions gazeuses énoncées à la partie B de l'annexe I:
- i) les moteurs de propulsion installés ou spécialement conçus pour être installés sur les produits 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 de l'Union;
 - les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des passagers à des fins commerciales, sans préjudice de l'article 2, paragraphe 3, notamment ceux définis à l'article 2 de la directive 2006/87/CE et à l'article 3 de la directive 2009/45/CE, indépendamment du nombre de passagers;
 - les sous-marins;

²¹ JO L 389 du 30.12.2006, p. 1.

²² JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

- les aéroglisseurs;
 - les hydroptères;
 - les bateaux amphibies;
- 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 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) en ce qui concerne les exigences applicables aux émissions sonores énoncées à la partie C de l'annexe I:
- i) l'ensemble des bateaux mentionnés au point b);
 - ii) les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de l'Union pendant une période de cinq ans.
3. 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 de l'Union à des fins de loisir.

Article 3 *Définitions*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. «bateau», tout bateau de plaisance ou véhicule nautique à moteur;
2. «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 et 24 mètres, indépendamment du moyen de propulsion;
3. «véhicule nautique à moteur», un bateau destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, de moins de 4 mètres de long, équipé d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçu pour être manœuvré par une ou plusieurs personne(s) assise(s), debout ou agenouillée(s) sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci;
4. «bateau construit pour une utilisation personnelle», un bateau construit par son futur utilisateur pour son utilisation personnelle et qui n'a pas été partiellement ou complètement construit par un opérateur économique pour un particulier en vertu d'un accord contractuel;

5. «moteur de propulsion», tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé à des fins de propulsion;
6. «modification importante du moteur», la modification d'un moteur qui pourrait éventuellement l'amener à dépasser les limites des émissions précisées à la partie B de l'annexe I ou qui augmente sa puissance nominale de plus de 15 %;
7. «transformation importante du bateau», la transformation d'un bateau qui modifie le mode de propulsion du bateau, suppose une modification importante du moteur ou modifie le bateau à un tel point que celui-ci est considéré comme un nouveau bateau;
8. «moyen de propulsion», le moyen mécanique par lequel le bateau est mis en mouvement;
9. «famille de moteurs», une classification retenue par le constructeur selon laquelle les moteurs, de par leur conception, ont les mêmes caractéristiques en termes d'émissions gazeuses ou sonores et satisfont aux exigences de la présente directive en matière d'émissions gazeuses ou sonores;
10. «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un produit destiné à être distribué, consommé ou utilisé sur le marché de l'Union, à titre onéreux ou gratuit;
11. «mise sur le marché», la première mise à disposition d'un produit sur le marché de l'Union;
12. «mise en service», la première utilisation dans l'Union, par son utilisateur final, d'un produit couvert par la directive;
13. «constructeur ou fabricant», 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;
14. «mandataire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit d'un fabricant/constructeur pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;
15. «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché de l'Union un produit provenant d'un pays tiers;
16. «importateur privé», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui, dans le cadre d'une activité non commerciale, importe dans l'Union un produit d'un pays tiers avec l'intention de le mettre en service pour son utilisation personnelle;
17. «distributeur», toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le fabricant ou l'importateur, qui met un produit à disposition sur le marché;
18. «opérateurs économiques», le fabricant, le mandataire, l'importateur et le distributeur;

19. «norme harmonisée», une norme adoptée par l'un des organismes européens de normalisation énumérés à l'annexe I de la directive 98/34/CE sur la base d'une demande formulée par la Commission, conformément à l'article 6 de ladite directive;
20. «accréditation», l'accréditation telle que définie à l'article 2, point 10, du règlement (CE) n° 765/2008;
21. «organisme national d'accréditation», l'organisme d'accréditation tel que défini à l'article 2, point 11, du règlement (CE) n° 765/2008;
22. «évaluation de la conformité», le processus démontrant si les exigences de la présente directive relatives à un produit ont ou non été respectées;
23. «organisme d'évaluation de la conformité», l'organisme qui procède à des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection;
24. «rappel», toute mesure visant à obtenir le retour d'un produit qui a déjà été mis à la disposition de l'utilisateur final sur le marché;
25. «retrait», toute mesure visant à empêcher la mise à disposition sur le marché d'un produit de la chaîne d'approvisionnement;
26. «surveillance du marché», les opérations effectuées et les mesures prises par les autorités publiques pour veiller à ce que les produits soient conformes aux exigences applicables énoncées par la législation d'harmonisation de l'Union et ne portent pas atteinte à la santé, à la sécurité ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public;
27. «marquage CE», le marquage par lequel le fabricant indique que le produit est conforme aux dispositions applicables énoncées dans la législation d'harmonisation de l'Union prévoyant son apposition;
28. «législation d'harmonisation», toute législation de l'Union harmonisant les conditions de commercialisation des produits.

Article 4

Exigences essentielles

1. Les produits mentionnés à l'article 2, paragraphe 1, peuvent uniquement être mis à disposition ou mis en service pour une utilisation conforme à leur destination s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement, et sous réserve qu'ils satisfassent aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe I.
2. Les États membres veillent à ce que les produits mentionnés à l'article 2, paragraphe 1, ne soient mis sur le marché ou mis en service que s'ils remplissent les critères du paragraphe 1.

Article 5
Dispositions nationales relatives à la navigation

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

Article 6
Libre circulation

1. Les États membres ne peuvent faire obstacle à la mise à disposition sur le marché ou à la mise en service sur leur territoire de bateaux qui satisfont à la présente directive.
2. Les États membres ne peuvent faire obstacle à la mise à disposition sur le marché de bateaux partiellement achevés lorsque le constructeur ou son mandataire déclare, conformément à la partie A de l'annexe III, qu'ils sont destinés à être achevés par d'autres.
3. Les États membres ne peuvent faire obstacle à la mise à disposition sur le marché ou à la mise en service d'éléments ou de pièces d'équipement satisfaisant à la présente directive qui sont destinés à être incorporés dans des bateaux, conformément à la déclaration du fabricant ou de l'importateur visée à la partie B de l'annexe III.
4. Les États membres ne peuvent faire obstacle à la mise à disposition sur le marché ou à la mise en service des produits suivants:
 - a) les moteurs de propulsion, installés ou non dans des bateaux, qui sont conformes à la présente directive;
 - b) les moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil²³ qui sont conformes à la phase IIIA, IIIB ou IV réglementant les limites d'émission des moteurs à allumage par compression destinés à des utilisations autres que la propulsion de locomotives, autorails et bateaux de la navigation intérieure, tels que mentionnés au point 4.1.2. de l'annexe I de ladite directive;
 - c) les moteurs réceptionnés selon la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil²⁴ lorsque le fabricant déclare, conformément au point 9 de l'annexe IV, que les moteurs seront conformes aux exigences en matière d'émissions gazeuses de la présente directive lorsqu'ils seront installés dans des bateaux conformément aux instructions fournies par le fabricant.
5. Les États membres ne font pas obstacle, lors de salons, d'expositions, de démonstrations ou de manifestations similaires, à la présentation de produits mentionnés à l'article 2, paragraphe 1, qui ne sont pas conformes à la présente

²³ JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

²⁴ JO L 275 du 20.10.2005, p. 1.

directive, pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne sont pas conformes à la présente directive et qu'ils ne pourront être mis à disposition ou mis en service dans l'Union avant leur mise en conformité.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES

Article 7 *Obligations des fabricants*

1. Lorsqu'ils mettent leurs produits sur le marché, les fabricants s'assurent que ceux-ci ont été conçus et fabriqués conformément aux exigences énoncées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I.
2. Les fabricants rédigent la documentation technique exigée conformément à l'article 26 et effectuent, ou font effectuer, la procédure d'évaluation de la conformité applicable conformément aux articles 20 à 23 ainsi qu'à l'article 25.

Lorsqu'il a été démontré, à l'aide de cette procédure, qu'un produit respecte les exigences applicables, les fabricants établissent une déclaration UE de conformité, telle que visée à l'article 16, et apposent le marquage CE prévu à l'article 18, paragraphe 1.

3. Les fabricants conservent la documentation technique et un exemplaire de la déclaration UE de conformité pendant une durée de dix ans à partir de la mise du produit sur le marché.
4. Les fabricants veillent à ce que des procédures soient en place pour que la production en série reste conforme. Il est dûment tenu compte des modifications de la conception ou des caractéristiques du produit ainsi que des modifications des normes harmonisées par rapport auxquelles la conformité d'un produit est déclarée.

Lorsque cela semble approprié, au vu des risques que présente un produit, les fabricants, dans un souci de protection de la santé et de la sécurité des consommateurs, effectuent des essais par sondage sur les produits mis à disposition sur le marché, examinent les réclamations, les produits non conformes et les rappels de produits et, le cas échéant, tiennent un registre en la matière et informent les distributeurs d'un tel suivi.

5. Les fabricants s'assurent que leurs produits portent un numéro de type, de lot ou de série ou un autre élément permettant leur identification ou, lorsque la taille ou la nature des éléments ou pièces d'équipement ne le permet pas, que les informations requises figurent sur l'emballage ou dans un document accompagnant le produit, conformément à la partie A, point 2.1, de l'annexe I.
6. Les fabricants indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés sur le produit ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ou dans un document accompagnant le produit. L'adresse précise un lieu unique où le fabricant peut être contacté.
7. Les fabricants veillent à ce que le produit soit accompagné d'instructions et d'informations de sécurité fournies dans une ou des langue(s) aisément

compréhensible(s) par les consommateurs et autres utilisateurs finals, déterminée(s) par l'État membre concerné.

8. Les fabricants qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un produit qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme à la présente directive prennent sans tarder les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, si nécessaire. En outre, si le produit présente un risque, les fabricants en informent immédiatement les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils ont mis le produit à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.
9. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les fabricants lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit, dans une langue aisément compréhensible par cette autorité. Ils coopèrent, à sa demande, avec cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par des produits qu'ils ont mis sur le marché.

Article 8 *Mandataires*

1. Un fabricant peut désigner, par mandat écrit, un mandataire.
2. Les obligations prévues à l'article 7, paragraphe 1, et l'établissement de la documentation technique ne peuvent être confiés au mandataire.
3. Le mandataire exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du fabricant. Le mandat autorise le mandataire, au minimum:
 - a) à tenir un exemplaire de la déclaration UE de conformité et la documentation technique à la disposition des autorités de surveillance nationales pendant une durée de dix ans à partir de la mise du produit sur le marché;
 - b) sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, à lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit;
 - c) à coopérer, à leur demande, avec les autorités nationales compétentes, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par les produits couverts par leur mandat.

Article 9 *Obligations des importateurs*

1. Les importateurs ne placent que des produits conformes sur le marché de l'Union.
2. Avant de mettre un produit sur le marché, les importateurs vérifient que la procédure d'évaluation de la conformité a été menée à bien par le fabricant. Ils s'assurent que le fabricant a établi la documentation technique, que le produit porte le marquage CE et qu'il est accompagné des documents requis conformément à l'article 16 ainsi qu'à la partie A, point 2.5, de l'annexe I, à la partie B, point 4, de l'annexe I et à la partie C,

point 2, de l'annexe I, et que le fabricant a respecté les exigences énoncées à l'article 7, paragraphes 5 et 6.

Lorsqu'un importateur considère, ou a des raisons de croire, qu'un produit n'est pas conforme aux exigences visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I, il ne met pas le produit sur le marché tant que ce produit n'a pas été mis en conformité avec ces exigences. En outre, si le produit présente un risque, l'importateur en informe le fabricant et les autorités de surveillance du marché.

3. Les importateurs indiquent sur le produit leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ou dans un document accompagnant le produit.
4. Les importateurs veillent à ce que le produit soit accompagné d'instructions et d'informations de sécurité fournies dans une ou des langue(s) aisément compréhensible(s) par les consommateurs et autres utilisateurs finals, déterminée(s) par l'État membre concerné.
5. Tant qu'un produit est sous leur responsabilité, les importateurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec les exigences énoncées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I.
6. Lorsqu'une telle mesure apparaît nécessaire compte tenu des risques présentés par un produit, les importateurs effectuent, aux fins de la protection de la santé et de la sécurité des consommateurs, des essais par sondage sur les produits commercialisés, examinent les réclamations, les produits non conformes et les rappels de produits et, le cas échéant, tiennent un registre en la matière, et informent les distributeurs de ce suivi.
7. Les importateurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un produit qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme à la présente directive prennent sans tarder les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, si nécessaire. En outre, si le produit présente un risque, les importateurs en informent immédiatement les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils ont mis le produit à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.
8. Pendant une durée de dix ans à partir de la mise du produit sur le marché, les importateurs tiennent un exemplaire de la déclaration UE de conformité à la disposition des autorités de surveillance du marché et s'assurent que la documentation technique peut être fournie à ces autorités, sur demande.
9. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit, dans une langue aisément compréhensible par cette autorité. Ils coopèrent, à sa demande, avec cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par des produits qu'ils ont mis sur le marché.

Article 10
Obligations des distributeurs

1. Lorsqu'ils mettent un produit à disposition sur le marché, les distributeurs agissent avec la diligence requise pour respecter les exigences de la présente directive.
2. Avant de mettre un produit à disposition sur le marché, les distributeurs vérifient d'une part qu'il porte le marquage CE, qu'il est accompagné des documents requis à l'article 7, paragraphe 7, à l'article 16, à la partie A, point 2.5, de l'annexe I, à la partie B, point 4, de l'annexe I et à la partie C, point 2, de l'annexe I, ainsi que d'instructions et d'informations de sécurité fournies dans une ou des langue(s) aisément compréhensible(s) par les consommateurs et autres utilisateurs finals de l'État membre dans lequel le produit doit être mis à disposition sur le marché, et d'autre part que le fabricant et l'importateur ont respecté les exigences visées à l'article 7, paragraphes 5 et 6, et à l'article 9, paragraphe 3.

Lorsqu'un distributeur considère, ou a des raisons de croire, qu'un produit n'est pas conforme aux exigences visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I, il ne met pas le produit sur le marché tant que ce produit n'a pas été mis en conformité avec ces exigences. En outre, si le produit présente un risque, le distributeur en informe le fabricant ou l'importateur ainsi que les autorités de surveillance du marché.

3. Tant qu'un produit est sous leur responsabilité, les distributeurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec les exigences énoncées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I.
4. Les distributeurs qui considèrent ou ont des raisons de croire qu'un produit qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme à la présente directive prennent sans tarder les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, si nécessaire. En outre, si le produit présente un risque, les distributeurs en informent immédiatement les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils ont mis le produit à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.
5. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit. Ils coopèrent, à sa demande, avec cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par des produits qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Article 11
Cas dans lesquels les obligations des fabricants s'appliquent aux importateurs et aux distributeurs

Un importateur ou un distributeur est considéré comme un fabricant pour l'application de la présente directive et il est soumis aux obligations incombant au fabricant en vertu de l'article 7 lorsqu'il met un produit sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque, ou modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité avec les exigences de la présente directive peut en être affectée.

Article 12
Obligations des importateurs privés

1. Lorsque ni le fabricant ni son mandataire établi dans l'Union n'assument les responsabilités relatives à la conformité du produit avec la présente directive, un importateur privé est tenu de remplir ou de faire remplir les obligations du fabricant énoncées à l'article 7, paragraphes 1 à 4 et paragraphes 7 et 9.
2. Si la documentation technique requise n'est pas disponible auprès du fabricant, l'importateur privé la fait établir en recourant à une expertise appropriée, qui peut être fournie par un organisme notifié ne participant pas à l'évaluation de la conformité du produit concerné.
3. L'importateur privé s'assure que le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a effectué l'évaluation de la conformité du produit figurent sur le produit.

Article 13
Identification des opérateurs économiques

1. Sur demande, les opérateurs économiques identifient à l'intention des autorités de surveillance du marché:
 - a) tout opérateur économique qui leur a fourni un produit;
 - b) tout opérateur économique auquel ils ont fourni un produit.

Les opérateurs économiques doivent être en mesure de communiquer les informations visées au premier paragraphe pendant une durée de dix ans à compter de la date où le produit leur a été fourni et pendant une durée de dix ans à compter de la date où ils ont fourni le produit.

2. Sur demande, les importateurs privés identifient à l'intention des autorités de surveillance du marché l'opérateur économique qui leur a fourni le produit.

Les importateurs privés doivent être en mesure de communiquer les informations visées au premier alinéa pendant une durée de dix ans à compter de la date où le produit leur a été fourni.

CHAPITRE III

CONFORMITÉ DU PRODUIT

Article 14

Présomption de conformité

Les produits conformes à des normes harmonisées ou à des parties de normes harmonisées, dont les références ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont présumés conformes aux exigences couvertes par ces normes ou parties de normes visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I.

Article 15

Objection formelle à une norme harmonisée

1. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime qu'une norme harmonisée ne satisfait pas entièrement aux exigences qu'elle couvre, visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I, la Commission ou l'État membre concerné saisit le comité institué par l'article 5 de la directive 98/34/CE, en exposant ses raisons. Le comité, après avoir consulté les organismes de normalisation européens concernés, rend son avis sans tarder.
2. En fonction de l'avis du comité, la Commission décide de publier, de ne pas publier, de publier partiellement, de conserver ou de conserver partiellement la référence à la norme harmonisée concernée dans le *Journal officiel de l'Union européenne*, ou de la retirer de celui-ci.
3. La Commission informe l'organisme européen de normalisation concerné et, si nécessaire, demande la révision des normes harmonisées en cause.

Article 16

Déclaration UE de conformité

1. La déclaration UE de conformité atteste que le respect des exigences visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I a été démontré.
2. La déclaration UE de conformité est établie selon le modèle figurant à l'annexe IV de la présente directive, contient au minimum les éléments précisés dans les modules correspondants présentés à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE et est mise à jour en permanence. Elle est traduite dans la ou les langue(s) demandée(s) par l'État membre sur le marché duquel le produit est mis à disposition ou mis en service.
3. En établissant la déclaration UE de conformité, le fabricant ou l'importateur privé assume la responsabilité de la conformité du produit.

4. La déclaration UE de conformité accompagne toujours:
 - a) le bateau et est incluse dans le manuel du propriétaire mentionné à la partie A, point 2.5, de l'annexe I;
 - b) les éléments ou pièces d'équipement lorsqu'ils sont mis sur le marché séparément;
 - c) les moteurs de propulsion et est incluse dans le manuel du propriétaire mentionné à la partie B, point 4, de l'annexe I.

Article 17
Principes généraux du marquage CE

Le marquage CE est soumis aux principes généraux énoncés à l'article 30 du règlement (CE) n° 765/2008.

Article 18
Produits soumis au marquage CE

1. Les produits suivants portent le marquage CE lorsqu'ils sont mis à disposition sur le marché ou mis en service:
 - a) les bateaux et leurs éléments ou pièces d'équipement qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe I;
 - b) les moteurs hors-bord qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées aux parties B et C de l'annexe I;
 - c) les moteurs à embase arrière avec échappement intégré qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées aux parties B et C de l'annexe I;
 - d) les moteurs in-bord et les moteurs à embase arrière sans échappement intégré qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées aux parties B et C de l'annexe I.
2. Les États membres présument que les produits mentionnés au paragraphe 1 portant le marquage CE sont conformes à la présente directive.

Article 19
Règles et conditions d'apposition du marquage CE

1. Le marquage CE est apposé de façon visible, lisible et indélébile sur les produits visés à l'article 18, paragraphe 1. En ce qui concerne les éléments ou pièces d'équipement, lorsque la taille ou la nature du produit ne le permet pas ou ne le justifie pas, le marquage est apposé sur l'emballage ou sur les documents accompagnant le produit.
2. Le marquage CE est apposé avant que le produit ne soit mis sur le marché ou mis en service. Le marquage CE et le numéro d'identification visé au paragraphe 3 peuvent

être suivis d'un pictogramme ou de toute autre marque indiquant un risque ou un usage particulier.

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

Le numéro d'identification de l'organisme notifié est apposé par l'organisme lui-même ou, sur instruction de celui-ci, par le fabricant ou son mandataire.

CHAPITRE IV

ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

Article 20

Procédures d'évaluation de la conformité applicables

1. Le fabricant ou son mandataire applique les procédures définies dans les modules visés aux articles 21, 22 et 23 avant la mise sur le marché des produits mentionnés à l'article 2, paragraphe 1.
2. L'importateur privé applique la procédure visée à l'article 24 avant la mise sur le marché d'un produit mentionné à l'article 2, paragraphe 1, lorsque ni le fabricant ni son mandataire n'ont effectué l'évaluation de la conformité du produit concerné.
3. Toute personne qui met sur le marché ou qui met en service un moteur ou un bateau après une modification ou une transformation importante dudit moteur ou bateau, ou toute personne qui modifie la destination d'un bateau non couvert par la présente directive de façon à le faire entrer dans son champ d'application applique la procédure visée à l'article 24 avant de procéder à la mise sur le marché ou à la mise en service du produit.
4. Toute personne qui met sur le marché un bateau construit pour une utilisation personnelle avant la fin de la période de cinq ans prévue à l'article 2, paragraphe 2, point a) vii) applique la procédure visée à l'article 24 avant de procéder à la mise sur le marché ou à la mise en service du produit.

Article 21

Conception et construction

1. En ce qui concerne la conception et la construction des bateaux de plaisance, les procédures suivantes, établies à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE, s'appliquent:
 - a) pour les catégories A et B visées à la partie A, point 1, de l'annexe I:
 - i) pour les bateaux de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres, l'un quelconque des modules suivants:
 - module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);

- module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;
 - module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
- ii) pour les bateaux de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres, l'un quelconque des modules suivants:
- module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;
 - module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
- b) pour la catégorie C visée à la partie A, point 1, de l'annexe I:
- i) pour les bateaux de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres, l'un quelconque des modules suivants:
- lorsque les normes harmonisées correspondant à la partie A, points 3.2 et 3.3, de l'annexe I ont été respectées: module A (contrôle interne de la fabrication), module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit), module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F, module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité) ou module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
 - lorsque les normes harmonisées correspondant à la partie A, points 3.2 et 3.3, de l'annexe I n'ont pas été respectées: module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit), module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F, module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité) ou module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
- ii) pour les bateaux de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres, l'un quelconque des modules suivants:
- lorsque les normes harmonisées correspondant à la partie A, points 3.2 et 3.3, de l'annexe I ont été respectées: module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit), module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F, module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité) ou module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);

- lorsque les normes harmonisées correspondant à la partie A, points 3.2 et 3.3, de l'annexe I n'ont pas été respectées: module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F, module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité) ou module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
- c) pour la catégorie D visée à la partie A, point 1, de l'annexe I.
- i) pour les bateaux de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres, l'un quelconque des modules suivants:
- module A (contrôle interne de la fabrication);
 - module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);
 - module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;
 - module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).
2. En ce qui concerne la conception et la construction des véhicules nautiques à moteur, l'une quelconque des procédures suivantes établies à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE s'applique:
- a) module A (contrôle interne de la fabrication);
 - b) module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);
 - c) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;
 - d) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - e) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).
3. En ce qui concerne la conception et la construction des éléments ou pièces d'équipement, l'une quelconque des procédures suivantes, établies à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE, s'applique:
- a) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;
 - b) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - c) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

Article 22
Émissions gazeuses

En ce qui concerne les émissions gazeuses, pour les produits mentionnés à l'article 2, paragraphe 1, points d) et e), le constructeur du moteur ou son mandataire établi dans l'Union applique les procédures suivantes établies à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE:

- a) lorsque les essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée, l'un quelconque des modules suivants:
 - i) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;
 - ii) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - iii) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
- b) lorsque les essais ne sont pas effectués à l'aide de la norme harmonisée, le module B complété par le module C1.

Article 23
Émissions sonores

1. En ce qui concerne les émissions sonores des bateaux de plaisance équipés d'un moteur à embase arrière sans échappement intégré ou d'un moteur in-bord de propulsion et des bateaux de plaisance équipés d'un moteur à embase arrière sans échappement intégré ou d'un moteur in-bord de propulsion qui font l'objet d'une transformation importante et sont par la suite mis sur le marché de l'Union dans les cinq ans qui suivent cette transformation, le fabricant du bateau ou son mandataire établi dans l'Union applique les procédures suivantes établies à l'annexe II de la décision n° 768/2008/EC:

- a) lorsque les essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore, l'un quelconque des modules suivants:
 - i) module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés);
 - ii) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - iii) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
- b) lorsque les essais ne sont pas effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore, le module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
- c) lorsque le nombre de Froude et la méthode de détermination du rapport puissance/déplacement sont utilisés pour l'évaluation, l'un quelconque des modules suivants:
 - i) module A (contrôle interne de la fabrication);
 - ii) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

- iii) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).
2. En ce qui concerne les émissions sonores des véhicules nautiques à moteur ainsi que des moteurs hors-bord et des moteurs à embase arrière avec échappement intégré conçus pour être installés sur des bateaux de plaisance, le fabricant du véhicule nautique à moteur ou du moteur applique les procédures suivantes établies à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE:
- a) lorsque les essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore:
 - i) module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés);
 - ii) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);
 - iii) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);
 - b) lorsque les essais ne sont pas effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore, le module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité).

Article 24
Évaluation après construction

L'évaluation après construction visée à l'article 20, paragraphes 2, 3 et 4 est menée conformément aux indications de l'annexe V.

Article 25
Exigences supplémentaires

1. Lorsque le module B de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE est utilisé, l'examen UE de type est effectué selon les modalités figurant au point 2, deuxième alinéa, dudit module.
- Un type de fabrication visé au module B peut couvrir plusieurs variantes du produit dans la mesure où les différences entre les variantes n'affectent pas le niveau de sécurité et les autres exigences de performance du produit.
2. Lorsque le module A1 de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE est utilisé, les contrôles du produit sont effectués sur un ou plusieurs bateaux représentant la production du fabricant et les exigences supplémentaires établies à l'annexe VI de la présente directive s'appliquent.
3. La possibilité de recourir aux organismes internes accrédités visés aux modules A1 et C1 de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE ne s'applique pas.
4. Lorsque le module F de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE est utilisé, la procédure décrite à l'annexe VII de la présente directive s'applique pour l'évaluation de la conformité avec les exigences en matière d'émissions gazeuses.

5. Lorsque le module C de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE est utilisé pour ce qui est de l'évaluation de la conformité avec les exigences de la présente directive en matière d'émissions gazeuses et lorsque le fabricant ne met pas en œuvre un système de qualité adéquat tel que décrit dans le module H de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE, un organisme notifié choisi par le fabricant peut effectuer ou faire effectuer des contrôles du produit à des intervalles aléatoires qu'il détermine, afin de vérifier la qualité des contrôles internes du produit. 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 établie à l'annexe VIII de la présente directive s'applique.

Article 26

Documentation technique

1. La documentation technique visée à l'article 7, paragraphe 2, contient l'ensemble des données et précisions pertinentes quant aux moyens utilisés par le fabricant pour garantir que le produit satisfait aux exigences visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I et elle inclut, en particulier, les documents énumérés à l'annexe IX.
2. La documentation technique doit permettre de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité avec les exigences de la présente directive.

CHAPITRE V

NOTIFICATION DES ORGANISMES D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

Article 27 *Notification*

Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes autorisés à effectuer des tâches d'évaluation de la conformité par un tiers au titre de la présente directive.

Article 28 *Autorités notifiantes*

1. Les États membres désignent une autorité notifiante responsable de la mise en place et de l'application des procédures nécessaires à l'évaluation et à la notification des organismes d'évaluation de la conformité aux fins de la présente directive ainsi qu'au contrôle des organismes notifiés, y compris le respect des dispositions de l'article 34.
2. Les États membres peuvent décider que l'évaluation et le contrôle visés au paragraphe 1 sont effectués par un organisme national d'accréditation au sens du règlement (CE) n° 765/2008 et conformément à ses dispositions.
3. Lorsque l'autorité notifiante délègue ou confie de toute autre manière l'évaluation, la notification ou le contrôle visés au paragraphe 1 à un organisme qui n'appartient pas au secteur public, cet organisme est une personne morale et se conforme mutatis mutandis aux exigences fixées à l'article 29. En outre, cet organisme prend des dispositions pour couvrir les responsabilités découlant de ses activités.
4. L'autorité notifiante assume la pleine responsabilité des tâches accomplies par l'organisme visé au paragraphe 3.

Article 29 *Exigences applicables aux autorités notifiantes*

1. Les autorités notifiantes sont établies de manière à éviter tout conflit d'intérêts avec les organismes d'évaluation de la conformité.
2. Les autorités notifiantes sont organisées et fonctionnent de manière à garantir l'objectivité et l'impartialité de leurs activités.
3. Les autorités notifiantes sont organisées de telle sorte que chaque décision concernant la notification d'un organisme d'évaluation de la conformité soit prise par des personnes compétentes différentes de celles qui ont réalisé l'évaluation.
4. Les autorités notifiantes ne proposent ni ne fournissent aucune des activités réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité, ni aucun service de conseil sur une base commerciale ou concurrentielle.

5. Les autorités notifiantes garantissent la confidentialité des informations qu'elles obtiennent.
6. Les autorités notifiantes disposent d'un personnel compétent en nombre suffisant pour la bonne exécution de leurs tâches.

Article 30

Obligation d'information des autorités notifiantes

Les États membres informent la Commission de leurs procédures concernant l'évaluation et la notification des organismes d'évaluation de la conformité ainsi que le contrôle des organismes notifiés, et de toute modification en la matière.

La Commission rend publiques ces informations.

Article 31

Exigences concernant les organismes notifiés

1. Aux fins de la notification dans le cadre de la présente directive, les organismes d'évaluation de la conformité répondent aux exigences fixées aux paragraphes 2 à 11.
2. Les organismes d'évaluation de la conformité sont constitués en vertu du droit national et dotés de la personnalité juridique.
3. Un organisme d'évaluation de la conformité est un organisme tiers indépendant de l'organisation ou du produit qu'il évalue.

Un organisme appartenant à une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture, à l'assemblage, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue peut, pour autant que son indépendance et que l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées, être considéré comme satisfaisant à cette condition.

4. Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent être le concepteur, le fabricant, le fournisseur, l'installateur, l'acheteur, le propriétaire, l'utilisateur ou le responsable de l'entretien des produits qu'ils évaluent, ni le mandataire d'aucune de ces parties. Cela n'exclut pas l'utilisation de produits évalués qui sont nécessaires au fonctionnement de l'organisme d'évaluation de la conformité, ou l'utilisation de ces produits à des fins personnelles.

Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargés d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la commercialisation, l'installation, l'utilisation ou l'entretien de ces produits. Ils ne s'engagent dans aucune activité pouvant compromettre leur indépendance de jugement ou leur intégrité à l'égard des activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles ils sont notifiés. Cela s'applique notamment aux services de conseil.

Les organismes d'évaluation de la conformité veillent à ce que les activités de leurs filiales ou sous-traitants n'affectent pas la confidentialité, l'objectivité ou l'impartialité de leurs activités d'évaluation de la conformité.

5. Les organismes d'évaluation de la conformité et leur personnel accomplissent les activités d'évaluation de la conformité avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et doivent être à l'abri de toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs travaux d'évaluation de la conformité, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.
6. L'organisme d'évaluation de la conformité est capable d'exécuter toutes les tâches d'évaluation de la conformité qui lui ont été assignées conformément aux articles 20 à 25 et pour lesquelles il a été notifié, que ces tâches soient exécutées par lui-même ou en son nom et sous sa responsabilité.

En toutes circonstances et pour chaque procédure d'évaluation de la conformité et tout type ou toute catégorie de produits pour lesquels il est notifié, l'organisme d'évaluation de la conformité dispose en suffisance:

- a) du personnel requis ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité;
- b) de descriptions des procédures selon lesquelles l'évaluation de la conformité est effectuée, garantissant la transparence et la reproductibilité de ces procédures;

il se dote de méthodes et de procédures qui font la distinction entre les tâches qu'il effectue en qualité d'organisme notifié et ses autres activités;

- c) de procédures pour l'exercice d'activités qui tiennent dûment compte de la taille de l'entreprise, du secteur dans lequel elle opère, de sa structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature – fabrication en masse ou en série – du processus de production;

il se dote des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives liées aux activités d'évaluation de la conformité et a accès à tous les équipements ou installations nécessaires.

7. Le personnel chargé de l'exécution des activités d'évaluation de la conformité possède:
 - a) une solide formation technique et professionnelle couvrant toutes les activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles l'organisme d'évaluation de la conformité a été notifié;
 - b) une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux évaluations qu'il effectue et l'autorité nécessaire pour effectuer ces évaluations;

- c) une connaissance et une compréhension adéquates des exigences essentielles, des normes harmonisées applicables ainsi que de la législation d'harmonisation de l'Union et de la législation nationale pertinentes;
 - d) l'aptitude nécessaire pour rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des évaluations effectuées.
8. L'impartialité des organismes d'évaluation de la conformité, de leurs cadres supérieurs et du personnel effectuant l'évaluation doit être garantie.
- La rémunération des cadres supérieurs et du personnel chargé de l'évaluation au sein d'un organisme d'évaluation de la conformité ne peut dépendre ni du nombre d'évaluations effectuées, ni de leurs résultats.
9. Les organismes d'évaluation de la conformité souscrivent une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État membre en vertu de son droit national ou que l'évaluation de la conformité ne soit effectuée sous la responsabilité directe de l'État membre.
10. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel à l'égard de l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions en vertu des articles 20 à 25 ou de toute disposition de droit national donnant effet au présent chapitre, sauf à l'égard des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il exerce ses activités. Les droits de propriété sont protégés.
11. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination de l'organisme notifié établi en vertu de l'article 44, ou veillent à ce que leur personnel d'évaluation en soit informé, et appliquent comme lignes directrices les décisions et les documents administratifs résultant du travail de ce groupe.

Article 32

Présomption de conformité

Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité démontre sa conformité avec les critères exposés dans les normes harmonisées pertinentes, ou dans une partie de ces normes, dont les références ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, il est présumé répondre aux exigences définies à l'article 31, dans la mesure où ces exigences sont couvertes par les normes harmonisées applicables.

Article 33

Objection formelle à une norme harmonisée

Lorsqu'un État membre ou la Commission a une objection formelle à l'encontre des normes harmonisées visées à l'article 32, les dispositions de l'article 15 s'appliquent.

Article 34
Filiales et sous-traitants des organismes notifiés

1. Lorsque l'organisme notifié sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies à l'article 31 et il en informe l'autorité notifiante.
2. Les organismes notifiés assument l'entière responsabilité des tâches effectuées par des sous-traitants ou des filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.
3. Des activités ne peuvent être sous-traitées ou réalisées par une filiale qu'avec l'accord du client.
4. Les organismes notifiés tiennent à la disposition de l'autorité notifiante les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail exécuté par celui-ci ou celle-ci en vertu des articles 20 à 25.

Article 35
Demande de notification

1. Un organisme d'évaluation de la conformité soumet une demande de notification à l'autorité notifiante de l'État membre dans lequel il est établi.
2. La demande visée au paragraphe 1 est accompagnée d'une description des activités d'évaluation de la conformité, du ou des modules d'évaluation de la conformité et du ou des produits pour lesquels cet organisme s'estime compétent, ainsi que d'un certificat d'accréditation, lorsqu'il existe, délivré par un organisme national d'accréditation, attestant que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences définies à l'article 31.
3. Lorsque l'organisme d'évaluation de la conformité ne peut produire un certificat d'accréditation, il présente à l'autorité notifiante toutes les preuves documentaires nécessaires à la vérification, à la reconnaissance et au contrôle régulier de sa conformité avec les exigences définies à l'article 31.

Article 36
Procédure de notification

1. Les autorités notifiantes ne peuvent notifier que les organismes d'évaluation de la conformité qui ont satisfait aux exigences visées à l'article 31.
2. Elles les notifient à la Commission et aux autres États membres à l'aide de l'outil de notification électronique mis au point et géré par la Commission.
3. La notification comprend des informations complètes sur les activités d'évaluation de la conformité, le ou les modules d'évaluation de la conformité et le ou les produits concernés, ainsi que l'attestation de compétence correspondante.
4. Lorsqu'une notification n'est pas fondée sur le certificat d'accréditation visé à l'article 35, paragraphe 2, l'autorité notifiante fournit à la Commission et aux autres

États membres les preuves documentaires attestant la compétence de l'organisme d'évaluation de la conformité et les dispositions prises pour veiller à ce que cet organisme fasse l'objet d'un contrôle régulier et qu'il continue à satisfaire aux exigences définies à l'article 31.

5. L'organisme concerné ne peut effectuer les activités propres à un organisme notifié que si aucune objection n'est émise par la Commission ou les autres États membres dans les deux semaines qui suivent une notification où il est fait usage d'un certificat d'accréditation, ou dans les deux mois, s'il n'en est pas fait usage.

Seul un tel organisme est considéré comme un organisme notifié aux fins de la présente directive.

6. La Commission et les autres États membres sont avertis de toute modification pertinente qui est apportée ultérieurement à la notification.

Article 37

Numéros d'identification et listes d'organismes notifiés

1. La Commission attribue un numéro d'identification à chaque organisme notifié.
Elle attribue un seul numéro, même si l'organisme est notifié au titre de plusieurs actes de l'Union.
2. La Commission rend publique la liste des organismes notifiés au titre de la présente directive, avec les numéros d'identification qui leur ont été attribués et les activités pour lesquelles ils ont été notifiés.

La Commission veille à ce que la liste soit à jour.

Article 38

Modifications apportées aux notifications

1. Lorsqu'une autorité notifiante a établi ou a été informée qu'un organisme notifié ne répond plus aux exigences définies à l'article 31, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, elle soumet la notification à des restrictions, la suspend ou la retire, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement au regard des exigences requises ou des obligations à satisfaire. Elle en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.
2. En cas de restriction, de suspension ou de retrait d'une notification, ou lorsque l'organisme notifié a cessé ses activités, l'État membre notifiant prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit organisme soient traités par un autre organisme notifié ou tenus à la disposition des autorités notifiantes et des autorités de surveillance du marché compétentes qui en font la demande.

Article 39

Contestation de la compétence des organismes notifiés

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels elle conçoit des doutes ou est avertie de doutes quant à la compétence d'un organisme notifié ou quant au fait qu'il

continue à remplir les exigences qui lui sont applicables et à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent.

2. L'État membre auteur de la notification communique à la Commission, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence de l'organisme concerné.
3. La Commission veille à ce que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes soient traitées de manière confidentielle.
4. Lorsque la Commission établit qu'un organisme notifié ne répond pas ou ne répond plus aux exigences relatives à sa notification, elle en informe l'État membre notifiant et l'invite à prendre les mesures correctives qui s'imposent, y compris la dénotification si nécessaire.

Article 40

Obligations opérationnelles des organismes notifiés

1. Les organismes notifiés réalisent les évaluations de la conformité dans le respect de la procédure d'évaluation de la conformité prévue aux articles 20 à 25.
2. Les évaluations de la conformité sont effectuées de manière proportionnée, en évitant d'imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques. Les organismes d'évaluation de la conformité accomplissent leurs activités en tenant dûment compte de la taille de l'entreprise, du secteur dans lequel elle opère, de sa structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature – fabrication en masse ou en série – du processus de production.

Ce faisant, ils observent, néanmoins, le degré de rigueur et le niveau de protection requis pour la conformité du produit avec la présente directive.

3. Lorsqu'un organisme notifié constate que les exigences définies à l'article 4, paragraphe 1, et à l'annexe I, ou dans des normes harmonisées correspondantes n'ont pas été remplies par un fabricant, il invite celui-ci à prendre les mesures correctives appropriées et ne délivre pas de certificat de conformité.
4. Lorsque, au cours du contrôle de la conformité faisant suite à la délivrance d'un certificat, un organisme notifié constate qu'un produit n'est plus conforme, il invite le fabricant à prendre les mesures correctives appropriées et suspend ou retire le certificat si nécessaire.
5. Lorsque les mesures correctives ne sont pas prises ou n'ont pas l'effet requis, l'organisme notifié soumet le certificat à des restrictions, le suspend ou le retire, selon le cas.

Article 41

Procédure de recours

Les États membres veillent à ce qu'une procédure de recours à l'encontre des décisions des organismes notifiés soit disponible.

Article 42
Obligation des organismes notifiés en matière d'information

1. Les organismes notifiés communiquent à l'autorité notifiante les éléments suivants:
 - a) tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat ou d'une décision d'approbation;
 - b) toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;
 - c) toute demande d'information reçue des autorités de surveillance du marché qui concerne les activités d'évaluation de la conformité;
 - d) sur demande, les activités d'évaluation de la conformité réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontalières.

2. Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la présente directive qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité et couvrent les mêmes produits des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs et, sur demande, aux résultats positifs de l'évaluation de la conformité.

Article 43
Partage d'expérience

La Commission veille à l'organisation du partage d'expérience entre les autorités nationales des États membres responsables de la politique de notification.

Article 44
Coordination des organismes notifiés

La Commission veille à ce qu'une coordination et une coopération appropriées entre les organismes notifiés en vertu de la présente directive soient mises en place et gérées de manière adéquate sous la forme d'un groupe ou de groupes sectoriels d'organismes notifiés.

Les États membres veillent à ce que les organismes qu'ils ont notifiés participent aux travaux de ce ou de ces groupe(s) directement ou par l'intermédiaire de mandataires.

CHAPITRE VI

SURVEILLANCE DU MARCHÉ DE L'UNION, CONTRÔLE DES PRODUITS ENTRANT SUR LE MARCHÉ DE L'UNION ET PROCÉDURES DE SAUVEGARDE

Article 45

Surveillance du marché de l'Union et contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union

L'article 15, paragraphe 3, et les articles 16 à 29 du règlement (CE) n° 765/2008 s'appliquent à la surveillance et au contrôle des produits couverts par la présente directive.

Article 46

Procédure applicable aux produits qui présentent un risque au niveau national

1. Lorsque les autorités de surveillance du marché d'un État membre ont pris des mesures conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 ou qu'elles ont des raisons suffisantes de croire qu'un produit couvert par la présente directive présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou en ce qui concerne les exigences liées à l'environnement ou à la protection des consommateurs couvertes par la présente directive, elles effectuent une évaluation du produit en cause en tenant compte de toutes les exigences définies dans la présente directive. Les opérateurs économiques concernés ou les importateurs privés apportent la coopération nécessaire aux autorités de surveillance du marché.

Si, au cours de cette évaluation, les autorités de surveillance du marché constatent que le produit ne respecte pas les exigences définies dans la présente directive, elles invitent sans tarder l'opérateur économique concerné ou l'importateur privé à prendre toutes les mesures correctives appropriées pour mettre le produit en conformité avec ces exigences, le retirer du marché ou le rappeler dans un délai raisonnable et proportionné à la nature du risque.

Les autorités de surveillance du marché informent l'organisme notifié concerné en conséquence.

L'article 21 du règlement (CE) n° 765/2008 s'applique aux mesures visées au deuxième alinéa du présent paragraphe.

2. Lorsque les autorités de surveillance du marché considèrent que le non-respect n'est pas limité à leur territoire national, elles informent la Commission et les autres États membres des résultats de l'évaluation et des mesures qu'elles ont prescrites à l'opérateur économique concerné ou à l'importateur privé.
3. L'opérateur économique s'assure que toutes les mesures correctives appropriées sont prises pour tous les produits en cause qu'il a mis à disposition sur le marché dans l'ensemble de l'Union.

L'importateur privé s'assure que toutes les mesures correctives appropriées sont prises pour le produit qu'il a importé dans l'Union pour son utilisation personnelle.

4. Lorsque l'opérateur économique concerné ne prend pas des mesures correctives adéquates dans le délai visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, les autorités de surveillance du marché adoptent toutes les mesures provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition du produit sur leur marché national, pour le retirer de ce marché ou pour le rappeler.

Lorsque l'importateur privé ne prend pas des mesures correctives adéquates dans le délai visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, les autorités de surveillance du marché adoptent toutes les mesures provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition du produit sur leur marché national, pour le retirer de ce marché ou pour le rappeler.

Les autorités de surveillance du marché informent sans tarder la Commission et les autres États membres de ces mesures.

5. Les informations visées au paragraphe 4 contiennent toutes les précisions disponibles, notamment en ce qui concerne les données nécessaires pour identifier le produit non conforme, son origine, la nature de la non-conformité alléguée et du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales adoptées et les arguments avancés par l'opérateur économique concerné ou l'importateur privé. En particulier, les autorités de surveillance du marché indiquent si la non-conformité est imputable:
 - a) à la non-conformité du produit avec des exigences liées à la santé ou à la sécurité des personnes ou avec des exigences relatives à l'environnement ou à la protection des consommateurs définies dans la présente directive ou
 - b) à des lacunes dans les normes harmonisées visées à l'article 15, qui confèrent une présomption de conformité.
6. Les États membres autres que celui qui a entamé la procédure informent sans tarder la Commission et les autres États membres de toute mesure adoptée et de toute information supplémentaire dont ils disposent à propos de la non-conformité du produit concerné et, dans l'éventualité où ils s'opposent à la mesure nationale notifiée, de leurs objections.
7. Lorsque, dans les trois mois suivant la réception des informations visées au paragraphe 4, aucune objection n'a été émise par un État membre ou par la Commission à l'encontre de la mesure provisoire prise par un État membre, cette mesure est réputée justifiée.
8. Les États membres veillent à ce que des mesures restrictives appropriées soient prises sans tarder à l'égard du produit concerné, par exemple son retrait de leur marché.

Article 47
Procédure de sauvegarde de l'Union

1. Lorsque, au terme de la procédure visée à l'article 46, paragraphes 3 et 4, des objections sont émises à l'encontre d'une mesure d'un État membre ou lorsque la Commission considère que la mesure nationale est contraire à la législation de l'Union, la Commission entame sans tarder des consultations avec les États membres et l'opérateur ou les opérateurs économique(s) concerné(s) ou l'importateur privé, et procède à l'évaluation de la mesure nationale. En fonction des résultats de cette évaluation, la Commission décide si la mesure nationale est ou non justifiée.

La Commission adresse sa décision à tous les États membres et la communique immédiatement à ceux-ci ainsi qu'à l'opérateur ou aux opérateurs économique(s) concerné(s) ou à l'importateur privé.

2. Si la mesure nationale est jugée justifiée, tous les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer du retrait du produit non conforme de leur marché et ils en informent la Commission. Si la mesure nationale est jugée non justifiée, l'État membre concerné la retire.
3. Lorsque la mesure nationale est jugée justifiée et que la non-conformité du produit de construction est attribuée à des lacunes dans les normes harmonisées comme indiqué à l'article 46, paragraphe 5, point b), la Commission informe l'organisme ou les organismes européen(s) de normalisation concerné(s) et saisit le comité institué au titre de l'article 5 de la directive 98/34/CE. Ce comité consulte l'organisme ou les organismes européen(s) de normalisation concerné(s) et formule un avis sans tarder.

Article 48
Non-conformité formelle

1. Sans préjudice de l'article 46, lorsqu'un État membre fait l'une des constatations suivantes, il invite l'opérateur économique concerné ou l'importateur privé à mettre un terme à la non-conformité en question:
 - a) le marquage de conformité a été apposé en violation de l'article 17, 18 ou 19;
 - b) le marquage de conformité n'a pas été apposé;
 - c) la déclaration UE de conformité n'a pas été établie;
 - d) la déclaration UE de conformité n'a pas été établie correctement;
 - e) la documentation technique n'est pas disponible ou n'est pas complète.
2. Si la non-conformité visée au paragraphe 1 persiste, l'État membre concerné prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise à disposition du produit sur le marché ou pour assurer son rappel ou son retrait du marché, ou dans le cas d'un produit importé par un importateur privé pour son utilisation personnelle, pour interdire ou restreindre son utilisation.

CHAPITRE VII

ACTES DÉLÉGUÉS ET ACTES D'EXÉCUTION

Article 49

Délégation de pouvoirs

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 50 afin de modifier les annexes suivantes en vue de tenir compte de l'évolution des connaissances techniques et des nouvelles observations scientifiques:

- a) partie B, point 2, et partie C, point 1, de l'annexe I, 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;
- b) annexes V, VII et IX.

Les modifications visées au point a) peuvent porter sur les carburants de référence et les exigences concernant les essais relatifs aux émissions gazeuses et sonores ainsi que sur les critères de durabilité.

Article 50

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.
2. La délégation de pouvoirs visée à l'article 49 est conférée pour une durée indéterminée à compter de la date précisée à l'article 60.
3. La délégation de pouvoirs visée à l'article 49 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. Elle prend effet le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 49 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Cette période peut être prolongée de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 51
Actes d'exécution

Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive, qui visent à garantir son application uniforme, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des exigences prévues à l'article 25 et des dispositions relatives aux catégories de conception des bateaux, à la plaque du constructeur, à la prévention des décharges et aux feux de navigation prévues à la partie A de l'annexe I, sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 52, paragraphe 2.

Article 52
Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celui-ci.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES SPÉCIFIQUES

Article 53

Rapports

Au plus tard le *[[jj/mm/aaaa]* la date mentionnée à l'article 57, paragraphe 1, deuxième alinéa] et tous les cinq ans ensuite, les États membres communiquent à la Commission un rapport sur l'application de la présente directive. Le rapport contient une évaluation de la situation concernant la sécurité et les performances environnementales des produits et de l'efficacité de la présente directive, ainsi qu'une présentation des activités de surveillance du marché entreprises par l'État membre concerné.

La Commission rédige et publie un résumé des rapports nationaux.

Article 54

Motivation des mesures

Toute mesure arrêtée en vertu de la présente directive en vue d'interdire ou de limiter la mise sur le marché ou la mise en service d'un produit, de le retirer ou de le rappeler est motivée de façon précise.

La mesure est notifiée à l'intéressé sans tarder, avec l'indication des voies de recours ouvertes par les législations en vigueur dans l'État membre en question et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Article 55

Transparence

La Commission prend les mesures nécessaires pour garantir la disponibilité des données relatives à toute décision pertinente concernant l'application de la présente directive.

Article 56

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions, qui peuvent comprendre des sanctions pénales pour infractions graves, applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci.

Les sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives, et peuvent être aggravées si l'opérateur économique concerné ou l'importateur privé s'est rendu coupable antérieurement d'une infraction à la présente directive de nature comparable.

Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le *[[jj/mm/aaaa] la date mentionnée à l'article 57, paragraphe 1, deuxième alinéa]* et lui notifient dans les meilleurs délais toute modification ultérieure éventuelle les concernant.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

Article 57 *Transposition*

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le *[[jj/mm/aaaa] 18 mois après l'entrée en vigueur prévue à l'article 61]*, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Ils appliquent ces dispositions à partir du *[[jj/mm/aaaa] deux ans après l'entrée en vigueur prévue à l'article 61]*.

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

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

Article 58 *Période transitoire*

1. Les États membres ne peuvent faire obstacle à la mise à disposition sur le marché ou à la mise en service des produits couverts par la directive 94/25/CE qui satisfont à la présente directive et qui ont été mis sur le marché ou mis en service avant le *[[jj/mm/aaaa] (un an à compter de la date visée à l'article 57, deuxième alinéa)]*.
2. Les États membres ne peuvent faire obstacle à la mise à disposition sur le marché ou à la mise en service des moteurs hors-bord à explosion d'une puissance inférieure à 15 kilowatts qui respectent les limites d'émissions gazeuses de la phase I figurant à la partie B, point 2.1, de l'annexe I et qui ont été fabriqués par des petites et moyennes entreprises, telles que définies dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission²⁵, et mis sur le marché avant le *[[jj/mm/aaaa] (quatre ans à compter de la date visée à l'article 57, deuxième alinéa)]*.

²⁵ JO [...]

Article 59
Abrogation

La directive 94/25/CEE est abrogée avec effet au *[[jj/mm/aaaa]* la date mentionnée à l'article 57, paragraphe 1, deuxième alinéa].

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

Article 60
Entrée en vigueur

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

Article 61
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à [...], le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

EXIGENCES ESSENTIELLES

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

1. CATÉGORIES DE CONCEPTION DES BATEAUX

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague à considérer ($H^{1/3}$, en mètres)
A – «En haute mer»	Plus de 8	Plus de 4
B – «Au large»	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 4 compris
C – «À proximité de la côte»	Jusqu'à 6 compris Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 2 compris Jusqu'à 0,3 compris
D – «En eaux protégées»		

Notes explicatives:

- A. «EN HAUTE MER»: conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.
- B. «AU LARGE»: conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.
- C. «À PROXIMITÉ DE LA CÔTE»: conçu pour des voyages à proximité des côtes ainsi que dans des baies, estuaires, lacs et rivières de grande dimension, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.
- D. «EN EAUX PROTÉGÉES»: conçu pour des voyages dans des eaux côtières protégées ainsi que dans des baies, lacs, rivières et canaux de petite dimension, 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.

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

2. EXIGENCES GÉNÉRALES

2.1. Identification des bateaux

Tout bateau doit être marqué d'un numéro d'identification à 14 caractères qui comporte les indications suivantes:

- 29) le code du constructeur;
- 30) le pays de fabrication;
- 31) le numéro de série particulier;
- 32) le mois et l'année de fabrication;
- 33) l'année du modèle.

Les exigences détaillées relatives au marquage visé au premier paragraphe sont établies dans la norme harmonisée pertinente.

2.2. Plaque du constructeur

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

- a) le nom du constructeur, sa raison sociale ou sa marque déposée;
- b) le marquage CE;
- c) la catégorie de conception du bateau au sens du point 1;
- d) la 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;
- e) le nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu.

Dans le cas d'une importation privée, les coordonnées et les recommandations visées aux points a), d) et e) incluent celles de l'organisme notifié qui a effectué l'évaluation de la conformité.

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

Le bateau doit être conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

2.4. Visibilité à partir du poste de barre principal

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

2.5. Manuel du propriétaire

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire conformément à l'article 7, paragraphe 7, et à l'article 9, paragraphe 4. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'envahissement et contenir les informations visées aux points 2.2, 3.6 et 4, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes.

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

3.1. Structure

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

3.2. Stabilité et franc-bord

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

3.3. Flottabilité

Le bateau doit être construit de manière à garantir que ses caractéristiques de flottabilité sont adaptées à sa catégorie de conception au sens du point 1 et à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6. Tous les bateaux multicoques habitables doivent être conçus de telle manière qu'ils ne soient pas susceptibles de se retourner ou qu'ils aient une flottabilité suffisante pour leur permettre de rester à flot en cas de retournement.

Les bateaux de moins de 6 mètres, qui sont susceptibles d'envahissement, lorsqu'ils sont utilisés dans leur catégorie de conception, doivent être munis de moyens de flottabilité appropriés à l'état envahi.

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

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

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

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

3.5. Envahissement

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

Une attention particulière devrait être accordée, le cas échéant:

- a) aux cockpits et puits qui devraient être autovideurs ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du bateau;
- b) aux dispositifs de ventilation;
- c) à l'évacuation de l'eau par des pompes ou d'autres moyens.

3.6. Charge maximale recommandée par le constructeur

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

3.7. Emplacement du radeau de sauvetage

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

3.8. Évacuation

Tous les bateaux multicoques habitables susceptibles de se retourner lorsqu'ils sont utilisés dans leur catégorie de conception doivent être pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement.

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

3.9. Ancrage, amarrage et remorquage

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

4. CARACTÉRISTIQUES CONCERNANT LES MANŒUVRES

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

5. EXIGENCES RELATIVES À L'INSTALLATION

5.1. Moteurs et compartiments moteurs

5.1.1. Moteurs in-bord

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

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

Les matériaux isolants utilisés à l'intérieur des compartiments moteurs ne doivent pas entretenir la combustion.

5.1.2. Ventilation

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

5.1.3. Parties exposées

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

5.1.4. Démarrage du moteur hors-bord

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

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

5.1.5. 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.

5.2. Circuit d'alimentation

5.2.1. Généralités

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

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.

Les réservoirs de carburant essence ne doivent pas constituer une partie de la coque et doivent être:

- a) protégés contre le risque d'incendie du moteur et de toute autre source d'inflammation;
- b) isolés des locaux de vie.

Les réservoirs de carburant diesel peuvent être intégrés à la coque.

5.3. Système électrique

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

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

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

5.4. Direction

5.4.1. Généralités

Les systèmes de contrôle de la direction et de la propulsion doivent être conçus, construits et installés de manière à permettre la transmission des efforts exercés sur les commandes de gouverne dans des conditions de fonctionnement prévisibles.

5.4.2. Dispositifs de secours

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

5.5. Appareils à gaz

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

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

Tout bateau muni d'appareils à gaz installés à demeure doit être équipé d'une enceinte destinée à contenir toutes les bouteilles à gaz. L'enceinte doit être isolée des locaux de vie, accessible uniquement de l'extérieur et ventilée vers l'extérieur de manière à assurer l'évacuation des gaz.

5.6. Protection contre l'incendie

5.6.1. Généralités

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du bateau sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu. Une attention particulière doit être accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant, aux tuyaux d'huile et de carburant non couverts, ainsi qu'au routage des câbles électriques en particulier qui doivent être éloignés des sources de chaleur et des zones chaudes.

5.6.2. Équipement de lutte contre l'incendie

Les bateaux de plaisance doivent être pourvus d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie et 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.

5.7. Feux de navigation

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes au règlement international pour prévenir les abordages en mer (ColReg 72) ou au code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), le cas échéant.

5.8. Prévention des 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 disposer de réservoirs ou de systèmes de traitement des eaux.

Les bateaux munis de réservoirs 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.

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

Les moteurs de propulsion doivent répondre aux exigences essentielles énoncées dans le présent titre en matière d'émissions gazeuses.

1. DESCRIPTION DU MOTEUR

1.1. Tout moteur doit porter clairement les renseignements suivants:

- a) la marque ou le nom du constructeur du moteur;
- b) le type et, le cas échéant, la famille de moteurs;
- c) le numéro d'identification individuel du moteur;
- d) le marquage CE.

1.2. Les marquages visés au point 1.1 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 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 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 point 2.1, tableau 1, et du point 2.2, tableaux 2 et 3:

2.1. Valeurs applicables jusqu'au [jj/mm/aaaa (la fin de la période transitoire visée à l'article 58 - phase I)]

Tableau 1

(en g/kWh)

Type	Monoxyde de carbone $CO = A + B/P_N^n$			Hydrocarbures $HC = A + B/P_N^n$			Oxydes d'azote NO_x	Particules PT
	A	B	n	A	B	n		

Deux temps à explosion	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Sans objet
Quatre temps à explosion	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Sans objet
Allumage par compression	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

où A, B et n désignent des constantes conformément au tableau et PN correspond à la puissance nominale du moteur en kW.

2.2. Valeurs applicables à compter du [jj/mm/aaaa (la fin de la période transitoire visée à l'article 58 - phase II)]

Tableau 2:

Limites des émissions gazeuses des moteurs à allumage par compression(**)

Volume balayé V_b (L/cyl)	Puissance nominale du moteur P_N (en kW)	Particules PT (en g/kWh)	Hydrocarbures + oxydes d'azote HC + NO _x (en g/kWh)
$V_b < 0,9$	$P_N < 37$	Les valeurs visées au tableau 1	
	$37 \leq P_N < 75^{(*)}$	0,30	4,7
	$75 \leq P_N < 3700$	0,15	5,8
$0,9 \leq V_b < 1,2$	$P_N < 3700$	0,14	5,8
$1,2 \leq V_b < 2,5$		0,12	5,8
$2,5 \leq V_b < 3,5$		0,12	5,8
$3,5 \leq V_b < 7,0$		0,11	5,8

(*) Alternativement, les moteurs dont la puissance nominale est égale ou supérieure à 37 kW mais inférieure à 75 kW et dont le volume balayé est inférieur à 0,9 l/cyl ne doivent pas dépasser une limite d'émission de particules (PT) de 0,20 g/kW-hr et une limite d'émission combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (HC+NO_x) de 5,8 g/kW-hr.

(**) Un moteur à allumage par compression ne doit pas dépasser une limite d'émission de monoxyde de carbone (CO) de 5,0 g/kWh.

Tableau 3: Limites des émissions gazeuses des moteurs à explosion

Type de moteur	Puissance nominale du moteur P_N (en kW)	Monoxyde de carbone CO (en g/kWh)	Hydrocarbures + oxydes d'azote HC + NO _x (en g/kWh)
Moteurs à embase arrière et moteurs in-bord	$P_N \leq 373$	75	5
	$373 < P_N \leq 485$	350	16
	$P_N > 485$	350	22
Moteurs hors-bord et moteurs de véhicules nautiques	$P_N \leq 4,3$	$500 - 5,0 \times P_N$	30
	$40 \geq P_N > 4,3$	$500 - 5,0 \times P_N$	$15,7 + \left(\frac{50}{P_N^{0,9}} \right)$
	$P_N > 0,40$	300	$15,7 + \left(\frac{50}{P_N^{0,9}} \right)$

2.3. Cycles d'essai et carburants de référence

2.3.1. Cycles d'essai et facteurs de pondération à appliquer

Pour les moteurs à allumage par compression à vitesse variable, le cycle d'essai E1 ou E5 s'applique. Pour les moteurs à explosion à vitesse variable, le cycle d'essai E4 s'applique. Pour les moteurs à allumage par compression à vitesse variable d'une puissance supérieure à 130 kW, le cycle d'essai E3 s'applique.

Cycle E1, mode numéro	1	2	3	4	5
Vitesse	Régime nominal		Régime intermédiaire		Régime inférieur de ralenti
Couple, en %	100	75	75	50	0
Facteur de pondération	0,08	0,11	0,19	0,32	0,3
Cycle E3, mode numéro	1	2	3	4	

Vitesse, en %	100	91	80	63	
Puissance, en %	100	75	50	25	
Facteur de pondération	0,2	0,5	0,15	0,15	
Cycle E4, mode numéro	1	2	3	4	5
Vitesse, en %	100	80	60	40	Ralenti
Couple, en %	100	71,6	46,50	25,3	0
Facteur de pondération	0,06	0,14	0,15	0,25	0,40
Cycle E5, mode numéro	1	2	3	4	5
Vitesse, en %	100	91	80	63	Ralenti
Couple, en %	100	75	50	25	0
Facteur de pondération	0,08	0,13	0,17	0,32	0,3

2.4. Application de la famille du moteur et choix du moteur parent

Le constructeur du moteur est également tenu de définir les moteurs de sa gamme qui doivent être inclus dans une famille.

Un moteur parent doit être sélectionné dans une famille de moteurs de façon à ce que ses caractéristiques d'émission soient représentatives de l'ensemble des moteurs de cette famille. Le moteur intégrant les caractéristiques qui devraient se traduire par les émissions spécifiques les plus élevées (exprimées en grammes par kilowatt heure), mesurées lors du cycle d'essai applicable, devrait normalement être sélectionné comme moteur parent de la famille.

2.5. Carburants d'essai

Le carburant d'essai utilisé pour les essais relatifs aux émissions doit répondre aux critères suivants:

Carburants essence		
Propriété	RF-02-99	RF-02-03
	Sans plomb	Sans plomb

	minim al	maxim al	minimal	maxima l
Indice d'octane recherche (IOR)	95	---	95	---
Indice d'octane moteur (IOM)	85	---	85	---
Densité à 15 °C (en kg/m ³)	748	762	740	754
Point initial d'ébullition (en °C)	24	40	24	40
Fraction massique de soufre (en mg/kg)	---	100	---	10
Teneur en plomb (en mg/l)	---	5	---	5
Pression de vapeur Reid (en kPa)	56	60	---	---
Pression de vapeur (DVPE) (en kPa)	---	---	56	60

Carburants diesel				
Propriété	RF-06-99		RF-06-03	
	minimal	maxim al	minim al	maxima l
Valeur du cétane	52	54	52	54
Densité à 15 °C (en kg/m ³)	833	837	833	837
Point final d'ébullition (en °C)	---	370	---	370
Point d'éclair (en °C)	55	---	55	---
Fraction massique de soufre (en mg/kg)	À indiquer	300 (50)	---	10
Fraction massique de cendres (en %)	À indiquer	0,01	---	0,01

L'organisme notifié peut accepter les essais réalisés à l'aide d'autres carburants d'essai, tels que spécifiés dans une norme harmonisée.

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 au point 2.5 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 à allumage par compression: 480 heures ou dix ans, suivant le premier de ces événements qui survient;
- b) pour les moteurs in-bord à explosion ou les moteurs à embase arrière avec ou sans échappement intégré:
 - i) d'une puissance inférieure à 373 kW: 480 heures ou dix ans, suivant le premier de ces événements qui survient;
 - ii) pour les moteurs de catégorie $373 < PN \leq 485$ kW: 150 heures ou trois ans, suivant le premier de ces événements qui survient;
 - iii) pour les moteurs de catégorie $PN > 485$ kW: 50 heures ou un an, suivant le premier de ces événements qui survient;
- c) pour les moteurs des véhicules nautiques: 350 heures ou cinq ans, suivant le premier de ces événements qui survient;
- d) 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 ou les langue(s) de l'Union déterminée(s) par l'État membre où il est mis sur le marché.

Le manuel du propriétaire 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 à embase arrière sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré doivent être conformes aux exigences essentielles de la présente partie en matière d'émissions sonores.

1. NIVEAUX DES ÉMISSIONS SONORES

1.1. Les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou à embase arrière sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré doivent être conçus, construits et montés de telle sorte que les émissions sonores ne dépassent pas les valeurs limites reprises dans le tableau suivant:

Tableau	
Puissance nominale du moteur (moteur unique) En kW	Niveau de pression acoustique maximal = L_{pASmax} En dB
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

où P_N désigne la puissance nominale du moteur en kW d'un moteur unique au régime nominal et L_{pASmax} 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 du niveau sonore, les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou à embase arrière, sans échappement intégré, sont réputés conformes aux exigences sonores définies au point 1.1 si leur nombre de Froude est $\leq 1,1$ et leur rapport puissance/déplacement est ≤ 40 et si le moteur et le système d'échappement ont été montés conformément aux spécifications du constructeur 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 lwl (m) multipliée par une constante gravitationnelle donnée ($g = 9,8m/s^2$)

$$Fn = \frac{V}{\sqrt{(g.lwl)}}$$

On calcule le rapport puissance/déplacement P/D en divisant la puissance nominale du moteur P_N (en kW) par le déplacement du bateau D (en tonnes) = $\frac{P}{D}$.

2. MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

Pour les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou d'un moteur à embase arrière sans échappement intégré et les véhicules nautiques à moteur, le manuel du propriétaire exigé à la partie A, point 2.5, de l'annexe I 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 et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré, le manuel du propriétaire exigé à la partie B, point 4, de l'annexe I doit fournir les instructions nécessaires au maintien du moteur dans un état qui, dans la mesure du possible, assurera la conformité avec les valeurs spécifiées de limite sonore lors d'une utilisation normale.

3. DURABILITÉ

Les dispositions du point 3 de la partie B s'appliquent mutatis mutandis à la conformité avec les exigences en matières d'émissions sonores établies dans [...].

ANNEXE II

ÉLÉMENTS OU PIÈCES D'ÉQUIPEMENT des bateaux

- 1) Équipement protégé contre la déflagration pour moteurs in-bord et moteurs à embase arrière à essence et pour emplacements de réservoirs à essence.
- 2) Dispositifs de protection contre le démarrage des moteurs hors-bord lorsque le levier de vitesse est engagé.
- 3) Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles.
- 4) Réservoirs de carburant destinés à des installations fixes et conduites de carburant.
- 5) Panneaux et hublots préfabriqués.

ANNEXE III

DÉCLARATION DU FABRICANT OU DE SON MANDATAIRE ÉTABLI DANS L'UNION OU DE LA PERSONNE RESPONSABLE DE LA MISE SUR LE MARCHÉ DU BATEAU PARTIELLEMENT ACHEVÉ OU DE L'ÉLÉMENT OU DE LA PIÈCE D'ÉQUIPEMENT

(article 6, paragraphes 2 et 3)

- A. La déclaration du fabricant ou de son mandataire établi dans l'Union visée à l'article 6, paragraphe 2, doit comprendre les indications suivantes:
- a) le nom et l'adresse du fabricant;
 - b) le nom et l'adresse du mandataire du fabricant établi dans l'Union ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;
 - c) une description du bateau partiellement achevé;
 - d) une déclaration indiquant que le bateau partiellement achevé est conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction (y figurent les références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou les références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée à ce stade de la construction) et précisant que le bateau est destiné à être achevé par d'autres personnes morales ou physiques dans le strict respect des dispositions de la présente directive.
- B. La déclaration du fabricant, de son mandataire établi dans l'Union ou de la personne responsable de la mise sur le marché, visée à l'article 6, paragraphe 3, doit comprendre les indications suivantes:
- a) le nom et l'adresse du fabricant;
 - b) le nom et l'adresse du mandataire du fabricant établi dans l'Union ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;
 - c) une description de l'élément ou de la pièce d'équipement;
 - d) une déclaration indiquant que l'élément ou la pièce d'équipement est conforme aux exigences essentielles pertinentes.

ANNEXE IV

DÉCLARATION UE DE CONFORMITÉ

1. N° xxxxxx (identification unique du produit: type, numéro de série le cas échéant):
2. Nom et adresse du fabricant ou de son mandataire [le mandataire doit également fournir la dénomination sociale et l'adresse du fabricant] ou de l'importateur privé.
3. La présente déclaration de conformité est délivrée sous la seule responsabilité du fabricant ou de l'importateur privé ou de la personne visée à l'article 20, paragraphe 3 ou 4, de la directive [...].
4. Objet de la déclaration (identification du produit permettant sa traçabilité; au besoin, une photo peut être jointe):
5. L'objet de la déclaration décrit au [...] est conforme à la législation d'harmonisation pertinente de l'Union.
6. Références des normes harmonisées pertinentes appliquées ou des spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée:
7. Le cas échéant, l'organisme notifié... (nom, numéro)... a effectué ... (description de l'intervention) et a établi le certificat:
8. Identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union.
9. Informations complémentaires:

La déclaration de conformité inclut une déclaration du fabricant indiquant que le moteur satisfera aux exigences en matière d'émissions gazeuses et sonores de la présente directive lors de son installation dans un bateau, conformément aux instructions fournies par le fabricant, et que ce moteur ne doit pas être mis en service tant que le bateau dans lequel il doit être installé n'a pas été déclaré conforme, si cela s'impose, à la disposition pertinente de la présente directive, en ce qui concerne l'ensemble des éléments suivants:

- a) les moteurs in-bord et les moteurs à embase arrière de propulsion sans échappement intégré;
- b) 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;
- c) les moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE.

Si le moteur a été mis sur le marché en vertu de la période transitoire additionnelle prévue à l'article 58, paragraphe 2, la déclaration UE de conformité en fait mention.

Signé par et au nom de:

(date et lieu de délivrance)

(nom, fonction) (signature)

ANNEXE V

CONFORMITÉ ÉQUIVALENTE SUR LA BASE DE L'ÉVALUATION APRÈS CONSTRUCTION

(module EAC)

1. La conformité sur la base de l'évaluation après construction est la procédure qui vise à évaluer la conformité équivalente d'un produit lorsque ni le fabricant ni son mandataire n'assument la responsabilité de la conformité dudit produit avec la directive et selon laquelle une personne physique ou morale visée à l'article 20, paragraphe 2, 3 ou 4 qui met le produit sur le marché ou en service sous sa propre responsabilité assume la responsabilité de la conformité équivalente de ce produit. Cette personne remplit les obligations énoncées aux points 2 et 4 et s'assure et déclare sous sa seule responsabilité que le produit concerné, qui a été soumis aux dispositions du point 3, est conforme aux exigences applicables de la présente directive.

2. La personne qui met le produit sur le marché ou en service soumet à un organisme notifié une demande d'évaluation après construction du produit et fournit à cet organisme les documents et le dossier technique lui permettant d'évaluer la conformité du produit avec les exigences de la présente directive ainsi que toute information disponible sur l'utilisation dudit produit après sa première mise en service.

La personne qui met le produit sur le marché ou en service tient ces documents et informations à la disposition des autorités nationales compétentes pendant une durée de dix ans à compter de la date où le produit a été évalué sur sa conformité équivalente conformément à la procédure d'évaluation après construction.

3. L'organisme notifié examine le produit en question et procède à des calculs, essais et autres évaluations en vue de s'assurer de la conformité équivalente du produit avec les exigences pertinentes de la présente directive.

L'organisme notifié établit et délivre une attestation ainsi qu'un rapport de conformité correspondant relatif à l'évaluation réalisée et tient un exemplaire de l'attestation et du rapport de conformité correspondant à la disposition des autorités nationales pendant une durée de dix ans à compter de la délivrance desdits documents.

L'organisme notifié appose, ou fait apposer sous sa responsabilité, son numéro d'identification à côté du marquage de conformité sur le produit réceptionné.

Lorsque le produit évalué est un bateau, l'organisme notifié fait également apposer, sous sa responsabilité, le code d'identification du bateau visé à la partie A, point 2.1, de l'annexe I, le champ prévu pour le pays de fabrication étant utilisé pour indiquer le pays d'établissement de l'organisme notifié et les champs prévus pour le code d'identification du fabricant pour indiquer le code d'identification de l'évaluation après construction attribué à l'organisme notifié, suivi du numéro de série de

l'attestation d'évaluation après construction. Dans le code d'identification, les champs prévus pour le mois et l'année de fabrication ainsi que pour l'année du modèle sont utilisés pour indiquer le mois et l'année de l'évaluation après construction.

4. Marquage de conformité et déclaration de conformité
 - 4.1. La personne qui met le produit sur le marché ou en service appose le marquage CE et, sous la responsabilité de l'organisme notifié visé au point 3, le numéro d'identification de ce dernier sur le produit dont la conformité équivalente avec les exigences pertinentes de la directive a été évaluée et attestée par ledit organisme.
 - 4.2. La personne qui met le produit sur le marché ou en service établit une déclaration UE de conformité et la tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée de dix ans à compter de la date de délivrance de l'attestation d'évaluation après construction. La déclaration de conformité identifie le produit pour lequel elle a été établie.

Un exemplaire de la déclaration de conformité est mis à la disposition des autorités compétentes sur demande.
 - 4.3. Lorsque le produit évalué est un bateau, la personne qui le met sur le marché ou en service appose sur ledit bateau la plaque du constructeur décrite à la partie A, point 2.2, de l'annexe I qui doit comporter la mention «évaluation après-construction» et le numéro d'identification du bateau décrit à la partie A, point 2.1, de l'annexe I, conformément aux dispositions du point 3.
5. L'organisme notifié informe la personne qui met le produit sur le marché ou en service de ses obligations au titre de cette procédure d'évaluation après construction.

ANNEXE I

EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES EN CAS D'UTILISATION DU CONTRÔLE INTERNE DE LA FABRICATION ET DES ESSAIS SUPERVISÉS PRÉVUS AU MODULE A1 (ARTICLE 25, PARAGRAPHE 2)

Conception et construction

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

- a) essai de stabilité conformément à la partie A, point 3.2, de l'annexe I;
- b) essai de flottabilité conformément à la partie A, point 3.3, de l'annexe I.

Émissions sonores

En ce qui concerne les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou à embase arrière sans échappement intégré et les véhicules nautiques à moteur, les essais relatifs aux émissions sonores définis à la partie C de l'annexe I sont effectués par le fabricant de bateaux, ou pour le compte de celui-ci, sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant, sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

En ce qui concerne les moteurs hors-bord et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré, les essais relatifs aux émissions sonores définis à la partie C de l'annexe I sont effectués par le fabricant de moteurs ou pour le compte de celui-ci, sur un ou plusieurs moteurs de chaque famille de moteurs représentatifs de la production du fabricant, 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 VII est appliquée pour garantir la conformité de l'échantillon.

ANNEXE VII

ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION EN MATIÈRE D'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:

$$S^2 = \Sigma (x - X)^2 / (n - 1)$$

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)

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Si $n \geq 20$, alors $k = 0,860 / \sqrt{n}$.

ANNEXE VIII

PROCÉDURE ADDITIONNELLE APPLICABLE DANS LE CADRE DE LA CONFORMITÉ AU TYPE SUR LA BASE DU CONTRÔLE INTERNE DE LA FABRICATION (MODULE C)

Dans les cas visés à l'article 25, paragraphe 5, lorsque le niveau de qualité ne paraît pas satisfaisant, la procédure suivante s'applique:

Un moteur est choisi dans la série et soumis à l'essai décrit à la partie B de l'annexe I. 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 à la partie B de l'annexe I, 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. Pour garantir la conformité de l'échantillon de moteurs défini au [...] avec les exigences de la directive, la méthode statistique décrite à l'annexe VII est appliquée.

ANNEXE IX

DOCUMENTATION TECHNIQUE

La documentation visée à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 26, dans la mesure où cela est pertinent pour l'évaluation, doit contenir les éléments suivants:

- a) une description générale du produit;
- b) des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des éléments ou pièces d'équipements, des sous-ensembles, des circuits, et d'autres données pertinentes;
- 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 14, 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 14 n'ont pas été appliquées;
- e) les résultats des calculs de conception, des contrôles effectués, et d'autres données pertinentes;
- f) les rapports d'essai ou les calculs, notamment de stabilité selon la partie A, point 3.2, de l'annexe I et de flottabilité selon la partie A, point 3.3, de l'annexe I;
- g) les rapports d'essai relatifs aux émissions gazeuses prouvant la conformité avec la partie B, point 2, de l'annexe I;
- h) les rapports d'essai relatifs aux émissions sonores prouvant la conformité avec la partie C, point 1, de l'annexe I.

**FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE POUR LES PROPOSITIONS AYANT UNE
INCIDENCE BUDGÉTAIRE STRICTEMENT LIMITÉE AUX RECETTES**

1. LIGNES BUDGÉTAIRES

Chapitre et article:

Montant inscrit au budget pour l'exercice concerné:

2. INCIDENCE FINANCIÈRE

Proposition sans incidence financière

Proposition sans incidence financière sur les dépenses, mais avec incidence financière sur les recettes - l'effet est le suivant:

(en millions d'euros à la 1^{re} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes ²⁶	Période de 12 mois à partir de jj/mm/aaaa	[Année n]
Article 52	<i>Incidence sur les ressources propres</i>		
Article...	<i>Incidence sur les ressources propres</i>		

Situation après l'action					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
Article...					
Article...					

²⁶ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits agricoles, cotisations sur le sucre, droits de douane), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.