

# Journal officiel

## des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 46

40<sup>e</sup> année

17 février 1997

Édition de langue française

## Législation

Sommaire

### I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ Directive 96/96/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques ..... 1
- ★ Directive 96/97/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, modifiant la directive 86/378/CEE relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité de traitement entre hommes et femmes dans les régimes professionnels de sécurité sociale ..... 20
- ★ Directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins ..... 25

### II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

#### Conseil

- ★ Protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues dans l'accord entre la Communauté économique européenne et le gouvernement de la république populaire d'Angola sur la pêche au large de l'Angola pour la période du 3 mai 1996 au 2 mai 1999 ..... 57
- ★ Protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues dans l'accord entre la Communauté européenne et le gouvernement de la république démocratique de São Tomé et Príncipe concernant la pêche au large de São Tomé et Príncipe, pour la période du 1<sup>er</sup> juin 1996 au 31 mai 1999 ..... 76

Prix: 19,50 ECU

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

## I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

## DIRECTIVE 96/96/CE DU CONSEIL

du 20 décembre 1996

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité <sup>(3)</sup>,

(1) considérant que la directive 77/143/CEE du Conseil, du 29 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(4)</sup> a été considérablement modifiée à plusieurs reprises; que, à l'occasion de la nouvelle modification de cette directive, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à sa refonte en un seul texte;

(2) considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, la circulation de certains véhicules dans l'espace communautaire doit avoir lieu dans les meilleures conditions, aussi bien sur le plan de la sécurité que sur celui de la concurrence entre transporteurs des divers États membres;

(3) considérant que l'accroissement de la circulation routière et l'augmentation des dangers et des nuisances qui en résultent posent à tous les États membres des problèmes de sécurité analogues quant à leur nature et leur gravité;

(4) considérant que les normes et les méthodes actuelles de contrôle varient d'un État membre à l'autre et que cette situation affecte l'équivalence du niveau de sécurité et de qualité écologique des véhicules contrôlés qui circulent dans les États membres; que, en outre, cette situation est de nature à perturber les conditions de concurrence entre transporteurs des divers États membres;

(5) considérant qu'il en résulte la nécessité d'harmoniser autant que possible la périodicité des contrôles et les points de contrôle obligatoires;

(6) considérant que les contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux;

(7) considérant qu'il convient donc de définir par des directives particulières les normes et les méthodes communautaires minimales pour le contrôle des points énumérés à l'annexe II;

(8) considérant que, à titre transitoire, les normes nationales restent applicables pour les points qui n'ont pas fait l'objet de directives particulières;

(9) considérant qu'il est nécessaire d'adapter rapidement au progrès technique les normes et les méthodes définies dans les directives particulières et d'instaurer, afin de faciliter la mise en œuvre des mesures requises à cet effet, une procédure de collaboration étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité pour l'adaptation du contrôle technique au progrès technique;

(10) considérant que, pour ce qui concerne les systèmes de freinage, il serait prématuré de fixer des normes relatives au réglage de la pression pneumatique, au temps de remplissage du compresseur, etc., en raison de la variété des équipements et des méthodes d'essai utilisés dans la Communauté;

<sup>(1)</sup> JO n° C 193 du 4. 7. 1996, p. 5 et 31 et proposition modifiée transmise le 18 avril 1996.

<sup>(2)</sup> JO n° C 39 du 12. 2. 1996, p. 24.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 29 février 1996 (JO n° C 78 du 18. 3. 1996, p. 27), position commune du Conseil du 18 juin 1996 (JO n° C 248 du 26. 8. 1996, p. 49) et décision du Parlement européen du 24 octobre 1996 (JO n° C 347 du 18. 11. 1996).

<sup>(4)</sup> JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/23/CE de la Commission (JO n° L 147 du 14. 6. 1994, p. 6).

- (11) considérant qu'il est envisagé d'apporter d'autres modifications à la présente directive de manière à harmoniser et à améliorer les méthodes de contrôle;
- (12) considérant que, dans l'attente d'une harmonisation des procédures et des pratiques d'essai, les États membres peuvent recourir à la procédure d'essai qui leur paraît adéquate pour vérifier si les véhicules en question satisfont aux prescriptions en matière de freinage;
- (13) considérant que les États membres doivent, chacun dans le cadre de ses compétences, veiller à la qualité et aux modalités du contrôle technique effectué sur les véhicules;
- (14) considérant qu'il convient que la Commission vérifie la mise en œuvre pratique de la présente directive et fasse rapport, à intervalles réguliers, au Parlement européen et au Conseil sur les résultats obtenus;
- (15) considérant que toutes les parties concernées par le contrôle technique des véhicules reconnaissent que la méthode de contrôle et en particulier l'état de chargement du véhicule lors des contrôles peuvent influencer le jugement que les agents chargés du contrôle portent sur la fiabilité du système de freinage;
- (16) considérant que la fixation de normes de référence de la puissance de freinage adaptées à l'état de chargement du véhicule permet de mieux étayer ce jugement et que la présente directive autorise le type de contrôle en question, en lieu et place du contrôle des normes d'efficacité minimales fixées pour chaque catégorie de véhicule;
- (17) considérant que, pour ce qui concerne les systèmes de freinage, la présente directive couvre principalement les véhicules qui ont été homologués conformément à la directive 71/320/CEE <sup>(1)</sup>; que certains types de véhicules ont cependant été homologués conformément à des normes nationales qui peuvent s'écarter de la présente directive;
- (18) considérant que les États membres peuvent étendre le contrôle des freins à des catégories de véhicules ou à des points non couverts par la présente directive;
- (19) considérant que les États membres peuvent prévoir des contrôles plus sévères ou plus fréquents pour les systèmes de freinage;
- (20) considérant que la présente directive vise à maintenir par un contrôle régulier les émissions à un niveau modéré pendant toute la durée de vie du véhicule et à assurer que les gros pollueurs sont retirés de la circulation tant qu'ils ne présentent pas un état d'entretien correct;
- (21) considérant qu'un mauvais réglage et un entretien insuffisant du moteur sont préjudiciables non seulement au moteur mais aussi à l'environnement parce qu'ils augmentent la pollution et la consommation de carburant; qu'il est important de développer des transports respectueux de l'environnement;
- (22) considérant que, dans le cas des moteurs à allumage par compression (moteurs Diesel), la mesure de l'opacité des fumées est jugée suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;
- (23) considérant que, dans le cas des moteurs à allumage commandé (moteurs à essence), c'est la mesure des émissions de monoxyde de carbone à la sortie du tuyau d'échappement, moteur tournant au ralenti, qui est jugée suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;
- (24) considérant que le pourcentage de véhicules refusés au titre du contrôle des émissions risque d'être élevé pour les véhicules qui ne sont pas soumis à un entretien régulier;
- (25) considérant que, pour les véhicules à moteur à essence dont les normes de réception prescrivent qu'ils doivent être équipés de systèmes perfectionnés de régulation des émissions tels que les catalyseurs à trois voies à sonde lambda, les normes de contrôle périodique des émissions doivent être plus sévères que pour les véhicules conventionnels;
- (26) considérant que les États membres peuvent, le cas échéant, exclure du champ d'application de la présente directive certaines catégories de véhicules présentant un intérêt historique; qu'ils peuvent aussi fixer leurs propres normes de contrôle pour ces véhicules; que cette dernière faculté ne doit pas conduire à appliquer des normes plus sévères que celles en fonction desquelles les véhicules en question ont été conçus;
- (27) considérant qu'il est nécessaire de pouvoir adapter progressivement la présente directive en vue de prendre en compte les progrès réalisés sur le plan de la construction des véhicules, qui facilitent le contrôle en cours d'exploitation, et les méthodes d'essai, qui seront plus proches des conditions d'utilisation réelles du véhicule;
- (28) considérant que la directive 92/6/CEE <sup>(2)</sup> exige l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;

<sup>(1)</sup> Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques (JO n° L 202 du 6. 9. 1971, p. 37). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE (JO n° L 233 du 22. 8. 1991, p. 21).

<sup>(2)</sup> Directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 27).

- (29) considérant que, dans l'attente d'une évolution des technologies des limiteurs de vitesse qui permette d'en faciliter le contrôle, ceux-ci peuvent néanmoins déjà faire l'objet, lors du contrôle technique, d'une série de vérifications de certains éléments lorsque cela est possible;
- (30) considérant que le contrôle du bon fonctionnement des limiteurs de vitesse relève actuellement de la compétence des États membres, qui doivent déterminer les moyens les plus appropriés à cette fin; qu'il est prévu d'harmoniser en temps opportun les normes et les méthodes d'essai;
- (31) considérant qu'il convient que la Commission évalue le contrôle en cours d'exploitation du bon fonctionnement des limiteurs de vitesse et présente au Conseil un rapport à ce sujet; que, si cela apparaît nécessaire, les conclusions de ce rapport constitueront la base de toute proposition ultérieure concernant l'évolution de la réglementation applicable aux limiteurs de vitesse;
- (32) considérant que les exigences techniques relatives aux taxis et aux ambulances sont similaires à celles relatives aux voitures particulières; que, de ce fait, les points à contrôler peuvent être similaires même si la fréquence du contrôle diffère;
- (33) considérant que, étant donné les effets attendus de la présente directive sur le secteur en question, et compte tenu du principe de subsidiarité, les mesures communautaires prévues par la présente directive sont nécessaires pour parvenir à une harmonisation de la réglementation en matière de contrôle technique, empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs et garantir que les véhicules seront correctement contrôlés et entretenus; que ces objectifs ne peuvent pas être complètement atteints par les États membres individuellement;
- (34) considérant que la présente directive n'affecte pas les obligations des États membres en ce qui concerne les dates limites de transposition en droit national et de mise en application des directives abrogées,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### CHAPITRE PREMIER

##### Dispositions générales

###### *Article premier*

1. Dans chaque État membre, les véhicules à moteur immatriculés dans cet État, ainsi que leurs remorques et

semi-remorques, sont soumis à un contrôle technique périodique, conformément à la présente directive, et notamment à ses annexes I et II.

2. Les catégories de véhicules à contrôler, la périodicité du contrôle technique et les points de contrôle obligatoires sont indiqués aux annexes I et II.

#### *Article 2*

Le contrôle technique prévu par la présente directive doit être effectué par l'État, ou par un organe à vocation publique chargé par lui de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements, à caractère éventuellement privé, désignés par lui, habilités pour la circonstance et agissant sous sa surveillance directe. Lorsque les établissements chargés du contrôle technique exercent en même temps des activités de réparation des véhicules, les États membres veillent tout particulièrement à ce que soient préservées l'objectivité et une haute qualité du contrôle.

#### *Article 3*

1. Les États membres prennent les mesures qu'ils estiment nécessaires pour qu'il puisse être prouvé que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive.

Ces mesures sont communiquées aux autres États membres et à la Commission.

2. Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée dans un autre État membre et établissant qu'un véhicule à moteur immatriculé sur le territoire de ce dernier, ainsi que sa remorque ou semi-remorque, ont passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive, au même titre que s'il avait lui-même délivré cette preuve.

3. Les États membres appliquent les procédures appropriées pour assurer, dans la mesure du possible, que les performances de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire satisfont aux prescriptions de la présente directive.

#### CHAPITRE II

##### Exceptions et dérogations

###### *Article 4*

1. Les États membres ont la faculté d'exclure du champ d'application de la présente directive les véhicules des forces armées, des forces de l'ordre et des pompiers.

2. Les États membres peuvent, après consultation de la Commission, exclure du champ d'application de la pré-

sente directive ou soumettre à des dispositions spéciales certains véhicules qui sont exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que des véhicules qui n'utilisent pas ou n'utilisent presque pas les voies publiques, y compris les véhicules présentant un intérêt historique et construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1960, ou qui sont temporairement retirés de la circulation.

3. Pour les véhicules présentant un intérêt historique, les États membres peuvent, après consultation de la Commission, fixer leurs propres normes de contrôle.

#### Article 5

Nonobstant les dispositions des annexes I et II, les États membres peuvent:

- avancer la date du premier contrôle technique obligatoire et, le cas échéant, soumettre le véhicule à un contrôle préalable à son immatriculation,
- raccourcir l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs,
- rendre obligatoire le contrôle technique de l'équipement facultatif,
- augmenter le nombre des points à contrôler,
- étendre l'obligation de contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules,
- prescrire des contrôles spéciaux additionnels,
- imposer pour les systèmes de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire des normes minimales d'efficacité plus sévères que celles indiquées à l'annexe II et inclure un contrôle des véhicules sous des charges plus élevées, à condition que ces normes n'excèdent pas celles appliquées lors de la réception par type initiale.

#### Article 6

1. Par dérogation aux dispositions des annexes I et II, les États membres peuvent, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993:

- reculer la date du premier contrôle technique obligatoire,
- augmenter l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs,
- réduire le nombre des points à contrôler,
- modifier les catégories de véhicules soumis au contrôle technique obligatoire,

à condition que tous les véhicules commerciaux légers visés à l'annexe I, rubrique 5, soient soumis à l'obligation de subir avant cette date un contrôle technique conforme à la présente directive.

Toutefois, dans les États membres où, au 28 juillet 1988, il n'existait pas, pour cette catégorie de véhicules, de

système de contrôle technique périodique comparable à celui prévu par la présente directive, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1995.

2. En ce qui concerne les voitures particulières visées à l'annexe I, rubrique 6, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1994.

Toutefois, dans les États membres où, au 31 décembre 1991, il n'existait pas, pour cette catégorie de véhicule, de système de contrôle technique périodique comparable à celui prévu par la présente directive, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1998.

### CHAPITRE III

#### Dispositions finales

#### Article 7

1. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, adopte les directives particulières nécessaires aux fins de la définition des normes et des méthodes minimales concernant le contrôle des points énumérés à l'annexe II.

2. Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation au progrès technique des normes et des méthodes définies par des directives particulières sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 8.

#### Article 8

1. La Commission est assistée par un comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, ci-après dénommé «comité», qui est composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le comité établit son règlement intérieur.

3. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

4. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

- b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si le Conseil n'a pas statué dans les trois mois suivant la date à laquelle la proposition lui a été soumise, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

#### Article 9

1. La Commission présente au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1998, un rapport sur la mise en œuvre du contrôle technique des voitures particulières, accompagné de toute proposition jugée nécessaire, notamment en ce qui concerne la périodicité et le contenu des contrôles.

2. La Commission examine, au plus tard trois ans après l'introduction du contrôle périodique des limiteurs de vitesse, si, sur la base de l'expérience acquise, les contrôles prévus sont suffisants pour détecter les limiteurs de vitesse défectueux ou trafiqués et s'il y a lieu de modifier la réglementation en vigueur.

#### Article 10

Les directives énumérées à l'annexe II partie A sont abrogées à la date indiquée à l'article 11, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les dates limites de transposition et de mise en application indiquées à l'annexe III partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon les tableaux de correspondance figurant à l'annexe IV.

#### Article 11

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 9 mars 1998. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du système de contrôle prévu par la présente directive.

Les mesures adoptées doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

#### Article 12

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

#### Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 1996.

*Par le Conseil*

*Le président*

S. BARRETT

## ANNEXE I

## CATÉGORIES DE VÉHICULES SOUMIS AU CONTRÔLE TECHNIQUE ET PÉRIODICITÉ DES CONTRÔLES

Catégories de véhicules	Périodicité des contrôles
1. Véhicules à moteur affectés au transport de personnes et ayant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
2. Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
3. Remorques et semi-remorques dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
4. Taxis, ambulances	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
5. Véhicules à moteur, ayant au moins quatre roues, qui servent normalement au transport de marchandises par route et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg, à l'exception des tracteurs et machines agricoles	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans
6. Véhicules à moteur, ayant au moins quatre roues, qui servent au transport de personnes et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, ne dépasse pas huit	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans

## ANNEXE II

## POINTS DE CONTRÔLE OBLIGATOIRES

Le contrôle porte au moins sur les points indiqués ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement obligatoire du véhicule testé dans l'État membre en question.

Les contrôles prévus par la présente annexe peuvent être effectués sans démontage des éléments du véhicule.

Si le véhicule présente des défauts sur les points de contrôle indiqués ci-dessous, les autorités compétentes des États membres arrêtent une procédure fixant les conditions dans lesquelles le véhicule est autorisé à circuler jusqu'à ce qu'il satisfasse à un nouveau contrôle technique.

## VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2, 3, 4, 5 ET 6

## 1. Dispositifs de freinage

Le contrôle des dispositifs de freinage du véhicule doit porter sur les points suivants. Les valeurs obtenues lors du contrôle des dispositifs de freinage doivent correspondre, dans la mesure où cela est praticable, aux normes techniques fixées par la directive 71/320/CEE<sup>(1)</sup>.

<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>
1.1. État mécanique et fonctionnement	
1.1.1. Axes de came des freins, levier de freinage	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Difficiles à manœuvrer</li> <li>— Déviation du logement</li> <li>— Usure fortement avancée, jeu</li> </ul>
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Course trop grande, réserve de course insuffisante</li> <li>— Dégagement du frein rendu difficile</li> <li>— Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé</li> </ul>
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Temps de remplissage du compresseur trop long pour assurer un freinage efficace</li> <li>— Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»)</li> <li>— Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles</li> </ul>
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Fonctionnement défectueux du signal avertisseur ou du manomètre</li> </ul>

<sup>(1)</sup> Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques (JO n° L 202 du 6. 9. 1971, p. 37). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE de la Commission (JO n° L 233 du 22. 8. 1991, p. 21).



<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>
1.1.5. Robinet de freinage à main	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Fissuré ou endommagé, usure fortement avancée</li> <li>— Fonctionnement défectueux du robinet</li> <li>— Manque de fiabilité au niveau de l'actionnement de la tige ou de la valve</li> <li>— Absence d'étanchéité dans le système, connexions mal fixées</li> <li>— Mauvais fonctionnement</li> </ul>
1.1.6. Frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Verrouillage insuffisant</li> <li>— Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet</li> <li>— Course trop longue (réglage incorrect)</li> </ul>
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Endommagées, étanchéité insuffisante (fuites d'air)</li> <li>— Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur</li> <li>— Fixation ou support défectueux</li> <li>— Pertes de liquide de frein</li> </ul>
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Robinets d'isolement ou valve à fermeture automatique défectueux</li> <li>— Fixation ou montage défectueux</li> <li>— Étanchéité insuffisante</li> </ul>
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité</li> <li>— Purgeur inopérant</li> <li>— Fixation inopérante ou incorrecte</li> </ul>
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité</li> <li>— Maître-cylindre défectueux ou non étanche</li> <li>— Fixation insuffisante du maître-cylindre</li> <li>— Quantité insuffisante du liquide des freins</li> <li>— Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant</li> <li>— Témoin liquide des freins allumé ou défectueux</li> <li>— Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide</li> </ul>
1.1.11. Conduites rigides des freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Risque de défaillance ou de rupture</li> <li>— Manque d'étanchéité au niveau des conduites et des raccords</li> <li>— Endommagement ou corrosion excessive</li> <li>— Mauvais placement</li> </ul>
1.1.12. Flexibles des freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Risque de défaillance ou de rupture</li> <li>— Endommagement, points de friction, flexibles trop courts ou torsadés</li> <li>— Manque d'étanchéité au niveau des flexibles et des raccords</li> <li>— Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression</li> <li>— Porosité</li> </ul>
1.1.13. Garniture de freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Usure fortement avancée</li> <li>— Huile, graisse attaquant les garnitures</li> </ul>

<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Usure fortement avancée, apparition de rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité</li> <li>— Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.</li> <li>— Plateau mal fixé</li> </ul>
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Câbles endommagés, flambage</li> <li>— Usure ou corrosion fortement avancée</li> <li>— Sécurités manquant au niveau des jonctions de câbles ou de tringles</li> <li>— Fixation des câbles insuffisante</li> <li>— Entrave du mouvement du système de freinage</li> <li>— Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive</li> </ul>
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Fissurés ou endommagés</li> <li>— Manque d'étanchéité</li> <li>— Défauts au niveau du montage</li> <li>— Corrosion fortement avancée</li> <li>— Course excessive du cylindre</li> <li>— Absence de capuchon antipoussière, capuchon fortement endommagé</li> </ul>
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Jonction défectueuse</li> <li>— Réglage incorrect</li> <li>— Mécanisme grippé, inopérant</li> <li>— Manquant</li> </ul>
1.1.18. Leviers-cames à réglage automatique	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Mécanisme grippé ou mouvement anormal suite à une usure excessive ou réglage incorrect</li> <li>— Fonctionnement défectueux</li> </ul>
1.1.19. Ralentisseur (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Mauvais montage ou défaut de connexion</li> <li>— Fonctionnement défectueux</li> </ul>
1.2. Performances et efficacité du frein de service	
1.2.1. Performances (augmentation progressive jusqu'à l'effort maximal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues</li> <li>— Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Déport excessif du véhicule en cas de freinage-test réalisé sur route</li> <li>— Freinage non modérable (blocage)</li> <li>— Temps de réponse trop long sur l'une des roues</li> <li>— Fluctuation excessive de l'effort de freinage due à des disques déformés ou des tambours ovalisés</li> </ul>

<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>
1.2.2. Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu (lorsque ce calcul est possible), inférieur à: Efficacité de freinage minimale Catégorie 1: 50 % <sup>(1)</sup> Catégorie 2: 43 % <sup>(2)</sup> Catégorie 3: 40 % <sup>(3)</sup> Catégorie 4: 50 % Catégorie 5: 45 % <sup>(4)</sup> Catégorie 6: 50 % ou</li> <li>— Coefficient de freinage inférieur aux normes de référence éventuellement fixées par le constructeur du véhicule pour l'essieu en question <sup>(5)</sup></li> </ul>
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)	
1.3.1. Performances	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Frein inopérant d'un côté</li> <li>— Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue</li> <li>— Freinage non modérable (blocage)</li> <li>— Système de freinage automatique de la remorque inopérant</li> </ul>
1.3.2. Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 50 % <sup>(6)</sup> de la capacité du frein de service visée au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques à la somme des charges autorisées par essieu</li> </ul>
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement	
1.4.1. Performances	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Frein inopérant d'un côté</li> </ul>
1.4.2. Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée</li> </ul>
1.5. Performances du ralentisseur ou du frein sur échappement	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Non modérable (ralentisseur)</li> <li>— Fonctionnement défectueux</li> </ul>
1.6. Système anti-blocage	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur</li> <li>— Système défectueux</li> </ul>

<sup>(1)</sup> 48 % pour les véhicules de la catégorie 1 dépourvus de systèmes ABS ou homologués avant le 1<sup>er</sup> octobre 1991 (date d'interdiction de première mise en circulation sans réception par type européenne) [directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la directive 88/194/CEE de la Commission (JO n° L 92 du 9. 4. 1988, p. 47)].

<sup>(2)</sup> 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date d'application dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la directive 85/647/CEE de la Commission (JO n° L 380 du 31. 12. 1985, p. 1).

<sup>(3)</sup> 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date d'application dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la directive 85/647/CEE de la Commission.

<sup>(4)</sup> 50 % pour les véhicules de la catégorie 5 immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date d'application dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la directive 85/647/CEE de la Commission.

<sup>(5)</sup> La norme de référence pour l'essieu est l'effort de freinage (mesuré en newtons) qui doit être exercé pour atteindre ce coefficient de freinage, compte tenu du poids du véhicule présenté au contrôle.

<sup>(6)</sup> Pour les véhicules des catégories 2 et 5, l'efficacité minimale du frein de secours (non couverte par la directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la directive 85/647/CEE de la Commission) est fixée à 2,2 m/s<sup>2</sup>.

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
<b>2. Direction et volant</b>	<b>2. Direction</b>
2.1. État mécanique 2.2. Volant de direction 2.3. Jeu dans la direction	2.1. État mécanique 2.2. Jeu dans la direction 2.3. Fixation du système de direction 2.4. Roulements de roues
<b>3. Visibilité</b>	<b>3. Visibilité</b>
3.1. Champ de visibilité 3.2. État des vitrages 3.3. Rétroviseurs 3.4. Essuie-glace 3.5. Lave-glace	3.1. Champ de visibilité 3.2. État des vitrages 3.3. Rétroviseurs 3.4. Essuie-glace 3.5. Lave-glace
<b>4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipement électrique</b>	<b>4. Équipement d'éclairage</b>
4.1. Feux de route et feux de croisement 4.1.1. État et fonctionnement 4.1.2. Orientation 4.1.3. Commutation 4.1.4. Efficacité visuelle	4.1. Feux de route et feux de croisement 4.1.1. État et fonctionnement 4.1.2. Orientation 4.1.3. Commutation
4.2. Feux de position et feux d'encombrement 4.2.1. État et fonctionnement 4.2.2. Couleur et efficacité visuelle	4.2. État et fonctionnement, état des verres de protection, couleur et efficacité visuelle des: 4.2.1. Feux de position 4.2.2. Feux-stop 4.2.3. Feux indicateurs de direction 4.2.4. Feux de recul 4.2.5. Feux-brouillard 4.2.6. Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière 4.2.7. Catadioptres 4.2.8. Feux de signal de détresse
4.3. Feux-stop 4.3.1. État et fonctionnement 4.3.2. Couleur et efficacité visuelle	
4.4. Feux indicateurs de direction 4.4.1. État et fonctionnement 4.4.2. Couleur et efficacité visuelle 4.4.3. Commutation 4.4.4. Fréquence de clignotement	
4.5. Feux-brouillard avant et arrière 4.5.1. Emplacement 4.5.2. État et fonctionnement 4.5.3. Couleur et efficacité visuelle	

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
4.6. Feux de marche arrière 4.6.1. État et fonctionnement 4.6.2. Couleur et efficacité visuelle	
4.7. Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière	
4.8. Catadioptres — État et couleur	
4.9. Témoins	
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	
4.11. Câblage électrique	
<b>5. Essieux, roues, pneus, suspension</b>	<b>5. Essieux, roues, pneus, suspension</b>
5.1. Essieux	5.1. Essieux
5.2. Roues et pneus	5.2. Roues et pneus
5.3. Suspension	5.3. Suspension
<b>6. Châssis et accessoires du châssis</b>	<b>6. Châssis et accessoires du châssis</b>
6.1. Châssis ou cadre et accessoires 6.1.1. État général 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant 6.1.4. Caractéristiques géométriques et état du dispositif arrière de protection, poids lourds 6.1.5. Support de la roue de secours 6.1.6. Dispositif d'accouplement des véhicules tracteurs, des remorques et des semi-remorques	6.1. Châssis ou cadre et accessoires 6.1.1. État général 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant 6.1.4. Support de la roue de secours 6.1.5. Sécurité du dispositif d'accouplement (le cas échéant)
6.2. Cabine et carrosserie 6.2.1. État général 6.2.2. Fixation 6.2.3. Portières et serrures 6.2.4. Plancher 6.2.5. Siège du conducteur 6.2.6. Marchepieds	6.2. Carrosserie 6.2.1. État structurel 6.2.2. Portières et serrures
<b>7. Équipements divers</b>	<b>7. Équipements divers</b>
7.1. Ceintures de sécurité	7.1. Fixation du siège du conducteur

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
7.2. Extincteur	7.2. Fixation de la batterie
7.3. Serrures et dispositif antivol	7.3. Avertisseur sonore
7.4. Triangle de signalisation	7.4. Triangle de signalisation
7.5. Trousse de secours	7.5. Ceintures de sécurité 7.5.1. Sécurité de montage 7.5.2. État des ceintures 7.5.3. Fonctionnement
7.6. Cale(s) pour roue(s)	
7.7. Avertisseur sonore	
7.8. Indicateur de vitesse	
7.9. Tachygraphe (présence et intégrité des sceaux) — vérifier la validité de la plaque du tachygraphe, s'il est prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 <sup>(1)</sup> — contrôler, en cas de doute, si la circonférence nominale ou la dimension du pneu est conforme aux données indiquées sur le tachygraphe — si possible, vérifier que les sceaux du tachygraphe et, le cas échéant, tout autre moyen de protéger le tachygraphe contre toute manipulation frauduleuse sont intacts	
7.10. Limiteur de vitesse — si possible, vérifier que le limiteur de vitesse est installé, conformément à la directive 92/6/CEE <sup>(2)</sup> — contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse — si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, toute autre mesure de protection contre toute manipulation frauduleuse sont intacts	
8. Nuisances	8. Nuisances
8.1. Bruit	8.1. Bruit

<sup>(1)</sup> Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO n° L 370 du 31. 12. 1985, p. 8). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2479/95 de la Commission (JO n° L 256 du 26. 10. 1995, p. 8).

<sup>(2)</sup> Directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 27).

## VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2, 3, 4, 5 et 6

## 8.2. Émissions d'échappement

## 8.2.1. Véhicules équipés de moteur à allumage commandé (essence)

a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple:

- 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites.
- 2) Le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.

Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO) est mesurée, le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date fixée par les États membres à partir de laquelle ces véhicules ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE<sup>(1)</sup> et le 1<sup>er</sup> octobre 1986: CO: 4,5 % vol,
- pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> octobre 1986: CO: 3,5 % vol.

b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple:

- 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes.
- 2) Inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.
- 3) Détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de la réception par type. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur du véhicule.

4) Émissions à la sortie du tuyau d'échappement — valeurs limites

— Mesures à effectuer moteur tournant au ralenti:

la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO ne doit pas excéder 0,5 % vol.

— Mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 min<sup>-1</sup>:

Teneur en CO: maximum 0,3 % vol.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  ou selon les spécifications du constructeur.

## 8.2.2. Véhicules équipés de moteur à allumage par compression (Diesel)

Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation). Le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE<sup>(2)</sup>. Lorsque cette donnée n'est pas encore disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas s'y référer, les valeurs limites du coefficient d'absorption sont les suivantes:

— Moteurs Diesel à aspiration naturelle: 2,5 m<sup>-1</sup>,

— Moteurs Diesel turbocompressés: 3,0 m<sup>-1</sup>

ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980.

## 8.2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

8.2.4. Au cas où, lors de la réception CE, un type de véhicule n'aurait pas pu respecter les valeurs limites fixées par la présente directive, les États membres peuvent fixer des valeurs limites plus élevées pour ce type de véhicule sur la base de preuves fournies par le constructeur. Ils en informent aussitôt la Commission qui en informe à son tour les autres États membres.

<sup>(1)</sup> Directive 70/220/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution causée par les émissions des véhicules à moteur (JO n° L 76 du 9. 3. 1970, p. 1) et rectificatif (JO n° L 81 du 11. 4. 1970, p. 15). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO n° L 100 du 19. 4. 1994, p. 42).

<sup>(2)</sup> Directive 72/306/CEE du Conseil, du 2 août 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO n° L 190 du 20. 8. 1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 89/491/CEE de la Commission (JO n° L 238 du 15. 8. 1989, p. 43).

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
8.3. Déparasitage radio	
<b>9. Contrôles supplémentaires pour les véhicules affectés au transport en commun de personnes</b>	
9.1. Sortie(s) de secours (y compris les marteaux servant à briser les vitres), plaques indicatrices de la (ou des) sortie(s) de secours	
9.2. Chauffage	
9.3. Aération	
9.4. Aménagement des sièges	
9.5. Éclairage intérieur	
<b>10. Identification du véhicule</b>	<b>10. Identification du véhicule</b>
10.1. Plaque d'immatriculation	10.1. Plaque d'immatriculation
10.2. Numéro de châssis	10.2. Numéro de châssis



## ANNEXE III

## PARTIE A

## Directives abrogées

(visées à l'article 10)

La directive 77/143/CEE du Conseil, du 29 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que les directives qui l'ont modifiée:

- directive 88/449/CEE du Conseil,
- directive 91/225/CEE du Conseil,
- directive 91/328/CEE du Conseil,
- directive 92/54/CEE du Conseil,
- directive 92/55/CEE du Conseil,
- directive 94/23/CE de la Commission.

## PARTIE B

Directive	Dates limites	
	de transposition	de mise en application
77/143/CEE (JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47)	31 décembre 1977	31 décembre 1977
88/449/CEE (JO n° L 222 du 12. 8. 1988, p. 10)	28 juillet 1990	28 juillet 1990
91/225/CEE (JO n° L 103 du 23. 4. 1991, p. 3)	1 <sup>er</sup> janvier 1992	1 <sup>er</sup> janvier 1992
91/328/CEE (JO n° L 178 du 6. 7. 1991, p. 29)	1 <sup>er</sup> juillet 1993	1 <sup>er</sup> juillet 1993
92/54/CEE (JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 63)	22 juin 1993	22 juin 1993
92/55/CEE (JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 68) pour les véhicules visés au point 8.2.1 a) de l'annexe II pour les véhicules visés au point 8.2.2 de l'annexe II pour les véhicules visés au point 8.2.1 b) de l'annexe II	22 juin 1993	1 <sup>er</sup> janvier 1994 1 <sup>er</sup> janvier 1996 1 <sup>er</sup> janvier 1997
94/23/CE (JO n° L 147 du 14. 6. 1994, p. 6)	1 <sup>er</sup> janvier 1997	1 <sup>er</sup> janvier 1997

ANNEXE IV  
TABLEAU DE CORRESPONDANCE N° 1  
(Dispositif)

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1	Article 1 <sup>er</sup>						
Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 2	Article 2 paragraphe 1						
Article 2	Article 4						
Article 3 paragraphe 1 premier alinéa	Article 5 paragraphe 1						
Article 3 paragraphe 1 deuxième alinéa	Article 5 paragraphe 2						
Article 3 paragraphe 2	Article 5 paragraphe 3						
Article 3 paragraphe 3							Article 2
Article 4 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 2						
Article 4 paragraphe 2	Article 2 paragraphe 3						Article 4
Article 4 paragraphe 3							
Article 5 (premier à sixième tirets)	Article 3						
Article 5 (septième tiret)							
Article 6 paragraphe 1	Article 7 paragraphe 1	Article 1 paragraphe 1					Article 3
Article 6 paragraphe 2				Article 1 paragraphe 1			
Article 7 paragraphes 1 à 2			Article 1				

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Article 8 paragraphes 1 à 4			Article 1 <sup>er</sup>	Article 3			
Article 9 paragraphe 1				Article 2 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 1 à 3	Article 5 paragraphe 1
Article 9 paragraphe 2			Article 2 paragraphe 2	Article 2 paragraphe 2	Article 2 paragraphe 2		Article 5 paragraphe 2
Article 10							
Article 11 paragraphe 1	Article 6	Article 2 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 1		
Article 11 paragraphe 2		Article 2 paragraphe 2	Article 2 paragraphe 2	Article 2 paragraphe 2			
Article 11 paragraphe 3						Article 2 paragraphe 4	
Article 12							
Article 13							

TABLEAU DE CORRESPONDANCE N° 2

(Catégories de véhicules soumis au contrôle technique)

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Annexe I							
Catégorie 1	Annexe I						
Catégorie 2	Catégorie 1						
Catégorie 3	Catégorie 2						
Catégorie 4	Catégorie 3						
Catégorie 5	Catégorie 4						
Catégorie 6	Catégorie 5	Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 2		Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 2			

TABLEAU DE CORRESPONDANCE N° 3

(Points de contrôle)

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Annexe II (*)	Annexe II						
Note introductive 1	Note introductive 1						
Note introductive 2					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1		
Note introductive 3					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1		
Point 1					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1		
Point 1.2							
Point 1.2.1							Article 1 <sup>er</sup>
Point 1.2.2							
Point 1.3					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1		
Point 1.3.1							Article 1 <sup>er</sup>
Point 1.3.2							
Point 1.4					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1		
Point 1.4.1							Article 1 <sup>er</sup>
Point 1.4.2							
Point 1.5					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1		
Point 1.6							
Point 2		Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 3					
Point 7.8							
Point 7.9 titre et premier à troisième tirets	Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 3						
Point 7.10 premier à troisième tirets							
Point 8		Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 3					
Point 8.1							
Point 8.2						Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1	
Point 8.2.4							
Point 8.3		Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 3					
Point 10.2							

(\*) La catégorie 4 (taxis et ambulances) est transférée de la colonne de gauche à la colonne de droite (avec les catégories 5 et 6) à l'annexe II.

## DIRECTIVE 96/97/CE DU CONSEIL

du 20 décembre 1996

modifiant la directive 86/378/CEE relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité de traitement entre hommes et femmes dans les régimes professionnels de sécurité sociale

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que, aux termes de l'article 119 du traité, chaque État membre assure l'application du principe de l'égalité des rémunérations entre les travailleurs masculins et les travailleurs féminins pour un même travail; que, par «rémunération», il faut entendre le salaire ou traitement ordinaire de base ou minimal et tous autres avantages, payés directement ou indirectement, en espèces ou en nature, par l'employeur au travailleur en raison de l'emploi de ce dernier;

considérant que, par son arrêt du 17 mai 1990 dans l'affaire 262/88, Barber contre Royal Exchange Assurance <sup>(4)</sup>, la Cour de justice des Communautés européennes reconnaît que toutes les formes de pensions professionnelles constituent un élément de rémunération au sens de l'article 119 du traité;

considérant que, par l'arrêt précité, tel qu'il a été précisé par l'arrêt rendu le 14 décembre 1993 dans l'affaire C-110/91, Moroni <sup>(5)</sup>, la Cour interprète l'article 119 du traité en ce sens que les discriminations entre hommes et femmes dans les régimes professionnels de sécurité sociale sont interdites de manière générale, et pas seulement lorsqu'il s'agit de fixer l'âge de la pension ou lorsqu'une pension professionnelle est offerte en guise de compensation à l'occasion d'un licenciement pour cause économique;

considérant que, conformément au protocole n° 2 sur l'article 119 du traité, annexé au traité instituant la Communauté européenne, des prestations en vertu d'un

régime professionnel de sécurité sociale ne seront pas considérées comme rémunération si et dans la mesure où elles peuvent être attribuées aux périodes d'emploi antérieures au 17 mai 1990, exception faite pour les travailleurs ou leurs ayants droit qui ont, avant cette date, engagé une action en justice ou introduit une réclamation équivalente selon le droit national applicable;

considérant que, par ses arrêts du 28 septembre 1994 <sup>(6)</sup> dans l'affaire C-57/93 Vroege et dans l'affaire C-128/93 Fisscher, la Cour a dit pour droit que le protocole précité n'a aucune incidence sur le droit à l'affiliation à un régime de pensions professionnel, qui demeure régi par l'arrêt du 13 mai 1986 dans l'affaire 170/84 Bilka-Kaufhaus GmbH contre Hartz <sup>(7)</sup>, et que la limitation des effets dans le temps de l'arrêt du 17 mai 1990, dans l'affaire C-262/88 Barber contre Guardian Royal Exchange Assurance Group, ne s'applique pas au droit à l'affiliation à un régime de pensions professionnel; que la Cour a également dit pour droit que les règles nationales relatives aux délais de recours de droit interne sont opposables aux travailleurs qui font valoir leur droit à l'affiliation à un régime de pensions professionnel, à condition qu'elles ne soient pas moins favorables pour ce type de recours que pour les recours similaires de nature interne et qu'elles ne rendent pas impossible en pratique l'exercice du droit communautaire; que, en outre, la Cour a indiqué que le fait, pour un travailleur, de pouvoir prétendre à l'affiliation rétroactive à un régime de pensions professionnel ne lui permet pas de se soustraire au paiement des cotisations afférentes à la période d'affiliation concernée;

considérant que le fait d'empêcher, pour des raisons tenant à la nature de leur contrat de travail, des travailleurs d'avoir accès au régime de sécurité sociale applicable à une entreprise ou à un secteur peut constituer une discrimination indirecte à l'égard des femmes;

considérant que, par son arrêt du 9 novembre 1993 dans l'affaire C-132/92 Birds Eye Walls Ltd <sup>(8)</sup>, la Cour a également précisé que l'article 119 du traité ne s'oppose pas à ce que, dans le calcul du montant d'une «pension de transition», versée par l'employeur aux salarié(s) ayant pris leur retraite anticipée pour des raisons de santé et destinée à compenser, notamment, la perte de revenu

<sup>(1)</sup> JO n° C 218 du 23. 8. 1995, p. 5.

<sup>(2)</sup> Avis rendu le 12 novembre 1996 (JO n° C 362 du 2. 12. 1996).

<sup>(3)</sup> JO n° C 18 du 22. 1. 1996, p. 132.

<sup>(4)</sup> Recueil 1990, p. I-1889.

<sup>(5)</sup> Recueil 1993, p. I-6591.

<sup>(6)</sup> Recueil 1994, p. I-4541 et Recueil 1994, p. I-4583, respectivement.

<sup>(7)</sup> Recueil 1986, p. I-1607.

<sup>(8)</sup> Recueil 1993, p. I-5579.

due au fait que l'âge requis pour le versement de la pension légale n'est pas encore atteint, il soit tenu compte du montant de la pension légale qui sera perçue par la suite et que celui de la pension de transition soit réduit en conséquence, même si, dans la tranche d'âges comprise entre 60 et 65 ans, cela a comme conséquence que l'ancienne salariée perçoit une pension de transition inférieure à celle perçue par son homologue masculin, cette différence équivalant au montant de la pension légale à laquelle la femme peut prétendre dès l'âge de 60 ans au titre des périodes d'emploi accomplies auprès dudit employeur;

considérant que, par son arrêt du 6 octobre 1993 dans l'affaire C-109/91 Ten Oever <sup>(1)</sup>, ainsi que par ses arrêts du 14 décembre 1993 dans l'affaire C-110/91 Moroni, du 22 décembre 1993 dans l'affaire C-152/91 Neath <sup>(2)</sup> et du 28 septembre 1994 dans l'affaire C-200/91 Coloroll <sup>(3)</sup>, la Cour confirme que, en vertu de l'arrêt du 17 mai 1990, C-262/88 Barber, l'effet direct de l'article 119 du traité ne peut être invoqué, afin d'exiger l'égalité de traitement en matière de pensions professionnelles, que pour les prestations dues au titre de périodes d'emploi postérieures au 17 mai 1990, sous réserve de l'exception prévue en faveur des travailleurs ou de leurs ayants droit qui ont, avant cette date, engagé une action en justice ou introduit une réclamation équivalente selon le droit national applicable;

considérant que, par ses arrêts précités dans les affaires C-109/91 Ten Oever et C-200/91 Coloroll, la Cour confirme que la limitation dans le temps de l'arrêt Barber s'applique aux pensions de survie et que, par conséquent, l'égalité de traitement dans cette matière ne saurait être exigée que par rapport aux périodes d'emploi postérieures au 17 mai 1990, sous réserve de l'exception prévue en faveur des personnes qui ont, avant cette date, engagé une action en justice ou introduit une réclamation équivalente selon le droit national applicable;

considérant, en outre, que, par ses arrêts précités dans les affaires C-152/91 et C-200/91, la Cour précise que les cotisations des travailleurs salariés à un régime de retraite qui consiste à garantir une prestation finale définie doivent être du même montant pour les travailleurs masculins et féminins car elles sont couvertes par l'article 119 du traité, tandis que l'inégalité des cotisations patronales versées dans le cadre des régimes à prestations définies financées par capitalisation, en raison de l'utilisa-

tion des facteurs actuariels différents selon le sexe, ne saurait être appréciée au regard de cette même disposition;

considérant que, par ses arrêts du 28 septembre 1994 <sup>(4)</sup> dans l'affaire C-408/92 Smith et dans l'affaire C-28/93 Van den Akker, la Cour indique que l'article 119 du traité s'oppose à ce qu'un employeur, qui prend les mesures nécessaires pour se conformer à l'arrêt du 17 mai 1990 dans l'affaire C-262/88 Barber, relève l'âge de la retraite des femmes au niveau de celui des hommes, en ce qui concerne les périodes d'emploi comprises entre le 17 mai 1990 et la date d'entrée en vigueur desdites mesures; tandis que, pour les périodes d'emploi postérieures à cette date, l'article 119 ne l'empêche pas de procéder de cette manière; que, pour les périodes d'emploi antérieures au 17 mai 1990, le droit communautaire n'imposait aucune obligation de nature à justifier des mesures réduisant *a posteriori* les avantages dont les femmes avaient bénéficié;

considérant que, par son arrêt précité dans l'affaire C-200/91 Coloroll, la Cour a jugé que les prestations supplémentaires découlant des cotisations versées à titre purement volontaire par les salariés ne relèvent pas du champ d'application de l'article 119 du traité;

considérant que, parmi les actions retenues dans son troisième programme d'actions à moyen terme (1991-1995) <sup>(5)</sup> pour l'égalité des chances entre les femmes et les hommes, la Commission met à nouveau l'accent sur l'adoption des mesures appropriées pour prendre en compte les conséquences de l'arrêt rendu dans l'affaire 262/88 Barber;

considérant que cet arrêt implique nécessairement l'invalidité partielle de certaines dispositions de la directive 86/378/CEE du Conseil, du 24 juillet 1986, relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité de traitement entre hommes et femmes dans les régimes professionnels de sécurité sociale <sup>(6)</sup>, pour ce qui est des travailleurs salariés;

considérant que l'article 119 du traité est d'applicabilité directe et susceptible d'être invoqué devant les juridictions nationales, et cela à l'encontre de tout employeur, que celui-ci soit une personne privée ou une personne morale et qu'il appartient à celles-ci d'assurer la protection des droits que cette disposition confère aux justiciables;

considérant que, pour des raisons de sécurité juridique, une modification de la directive 86/378/CEE s'avère nécessaire pour en adapter les dispositions affectées par la jurisprudence Barber,

<sup>(1)</sup> Recueil 1993, p. I-4879.

<sup>(2)</sup> Recueil 1993, p. I-6953.

<sup>(3)</sup> Recueil 1994, p. I-4389.

<sup>(4)</sup> Recueil 1994, p. I-4435 et Recueil 1994, p. I-4527.

<sup>(5)</sup> JO n° C 142 du 31. 5. 1991, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO n° L 225 du 12. 8. 1986, p. 40.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant.

*Article premier*

La directive 86/378/CEE est modifiée comme suit.

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

*«Article 2*

1. Sont considérés comme régimes professionnels de sécurité sociale les régimes non régis par la directive 79/7/CEE qui ont pour objet de fournir aux travailleurs, salariés ou indépendants, groupés dans le cadre d'une entreprise ou d'un groupement d'entreprises, d'une branche économique ou d'un secteur professionnel ou interprofessionnel, des prestations destinées à compléter les prestations des régimes légaux de sécurité sociale ou à s'y substituer, que l'affiliation à ces régimes soit obligatoire ou facultative.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux contrats individuels des travailleurs indépendants;
- b) aux régimes des travailleurs indépendants n'ayant qu'un seul membre;
- c) dans le cas des travailleurs salariés, aux contrats d'assurance auxquels l'employeur n'est pas partie;
- d) aux dispositions facultatives des régimes professionnels qui sont offertes individuellement aux participants en vue de leur garantir:
  - soit des prestations complémentaires,
  - soit le choix de la date à laquelle les prestations normales des travailleurs indépendants prennent cours ou le choix entre plusieurs prestations;
- e) aux régimes professionnels dans la mesure où les prestations qu'ils fournissent sont financées par des cotisations volontaires des travailleurs.

3. Les dispositions de la présente directive ne s'opposent pas à ce qu'un employeur accorde à des personnes qui ont atteint l'âge de la retraite pour l'octroi d'une pension en vertu d'un régime professionnel, mais qui n'ont pas encore atteint l'âge de la retraite pour l'octroi d'une pension de retraite légale, un complément de pension visant à égaliser ou à rapprocher le montant des prestations globales par rapport aux personnes de l'autre sexe dans la même situation qui ont déjà atteint l'âge de la retraite légale, jusqu'à ce que les bénéficiaires du complément atteignent l'âge de la retraite légale.»

*«Article 3*

La présente directive s'applique à la population active, y compris les travailleurs indépendants, les travailleurs dont l'activité est interrompue par une maladie, une maternité, un accident ou un chômage involontaire, et les personnes à la recherche d'un emploi, aux travailleurs retraités et aux travailleurs invalides, ainsi qu'aux ayants droit de ces travailleurs, conformément aux législations et/ou pratiques nationales.»

3) L'article 6 est remplacé par le texte suivant.

*«Article 6*

1. Sont à classer au nombre des dispositions contraires au principe de l'égalité de traitement celles qui se fondent sur le sexe, soit directement, soit indirectement, notamment par référence à l'état matrimonial ou familial, pour:

- a) définir les personnes admises à participer à un régime professionnel;
- b) fixer le caractère obligatoire ou facultatif de la participation à un régime professionnel;
- c) établir des règles différentes en ce qui concerne l'âge d'entrée dans le régime ou en ce qui concerne la durée minimale d'emploi ou d'affiliation au régime pour l'obtention des prestations;
- d) prévoir des règles différentes, sauf dans la mesure prévue aux points h) et i), pour le remboursement des cotisations quand le travailleur quitte le régime sans avoir rempli les conditions qui lui garantissent un droit différé aux prestations à long terme;
- e) fixer des conditions différentes d'octroi des prestations ou réserver celles-ci aux travailleurs de l'un des deux sexes;
- f) imposer des âges différents de retraite;
- g) interrompre le maintien ou l'acquisition de droits pendant les périodes de congé de maternité ou de congé pour raisons familiales, légalement ou conventionnellement prescrits et rémunérés par l'employeur;
- h) fixer des niveaux différents pour les prestations, sauf dans la mesure nécessaire pour tenir compte d'éléments de calcul actuariel qui sont différents pour les deux sexes dans le cas de régimes à cotisations définies.

Dans le cas de régimes à prestations définies, financées par capitalisation, certains éléments (dont des exemples figurent à l'annexe) peuvent être inégaux dans la mesure où l'inégalité des montants est due aux conséquences de l'utilisation de facteurs actuariels différents selon le sexe lors de la mise en œuvre du financement du régime;

- i) fixer des niveaux différents pour les cotisations des travailleurs;

fixer des niveaux différents pour les cotisations des employeurs, sauf:

— dans le cas de régimes à cotisations définies, si le but est d'égaliser ou de rapprocher les montants des prestations de pension fondées sur ces cotisations,

— dans le cas de régimes à prestations définies, financées par capitalisation lorsque les cotisations patronales sont destinées à compléter l'assiette financière indispensable pour couvrir le coût de ces prestations définies;

- j) prévoir des normes différentes ou des normes applicables seulement aux travailleurs d'un sexe déterminé, sauf dans la mesure prévue aux points h) et i), en ce qui concerne la garantie ou le maintien du droit à des prestations différées quand le travailleur quitte le régime.

2. Quand l'octroi de prestations relevant de la présente directive est laissé à la discrétion des organes de gestion du régime, ceux-ci doivent respecter le principe de l'égalité de traitement.»

- 4) L'article 8 est remplacé par le texte suivant.

«Article 8

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires afin que les dispositions des régimes professionnels des travailleurs indépendants contraient au principe de l'égalité de traitement soient révisées avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1993, au plus tard.

2. La présente directive ne fait pas obstacle à ce que les droits et obligations afférents à une période d'affiliation à un régime professionnel des travailleurs indépendants antérieure à la révision de ce régime demeurent régis par les dispositions du régime en vigueur au cours de cette période.»

- 5) L'article 9 est remplacé par le texte suivant.

«Article 9

Pour ce qui est des régimes de travailleurs indépendants, les États membres peuvent différer la mise en application obligatoire du principe de l'égalité de traitement en ce qui concerne:

- a) la fixation de l'âge de la retraite pour l'octroi de pensions de vieillesse et de retraite, ainsi que les conséquences pouvant en découler pour d'autres prestations, à leur choix:

— soit jusqu'à la date à laquelle cette égalité est réalisée dans les régimes légaux,

— soit au plus tard jusqu'à ce qu'une directive impose cette égalité;

- b) les pensions de survivants, jusqu'à ce que le droit communautaire impose le principe de l'égalité de traitement dans les régimes légaux de sécurité sociale sur ce sujet;

- c) l'application de l'article 6 paragraphe 1 point i) premier alinéa pour tenir compte des éléments de calculs actuariels différents, au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999.»

- 6) L'article 9 bis suivant est inséré.

«Article 9 bis

Si les hommes et les femmes demandent à bénéficier, dans les mêmes conditions, d'un système souple en ce qui concerne l'âge de la retraite, cette disposition n'est pas considérée comme incompatible avec la présente directive.»

- 7) L'annexe suivante est ajoutée.

«ANNEXE

Exemples d'éléments pouvant être inégaux pour ce qui concerne les régimes à prestations définies financées par capitalisation, visés à l'article 6 point h):

— la conversion en capital d'une partie de la pension périodique,

— le transfert des droits à pension,

— une pension de réversion payable à un ayant droit en contrepartie de l'abandon d'une fraction de la pension annuelle,

— une pension réduite lorsque le travailleur choisit de prendre une retraite anticipée.»

Article 2

1. Toute mesure de transposition de la présente directive, en ce qui concerne les travailleurs salariés, doit couvrir toutes les prestations attribuées aux périodes d'emploi postérieures à la date du 17 mai 1990 et aura un effet rétroactif à cette date, sans préjudice des travailleurs ou de leurs ayants droit qui ont, avant cette date, engagé une action en justice ou soulevé une réclamation équivalente selon le droit national. Dans ce cas, les mesures de transposition doivent avoir un effet rétroactif à la date du 8 avril 1976 et doivent couvrir toutes les prestations attribuées à des périodes d'emploi après cette date. Pour les États membres qui ont adhéré à la Communauté après le 8 avril 1976, cette date est remplacée par la date à laquelle l'article 119 du traité est devenue applicable sur leur territoire.



2. La deuxième phrase du paragraphe 1 ne s'oppose pas à ce que les règles nationales relatives aux délais de recours de droit interne soient opposées aux travailleurs ou à leurs ayants droit qui avaient engagé une action en justice ou introduit une réclamation équivalente selon le droit national avant la date du 17 mai 1990, à condition qu'elles ne soient pas moins favorables pour ce type de recours que pour les recours similaires de nature interne et qu'elles ne rendent pas impossible en pratique l'exercice du droit communautaire.

3. Pour les États membres dont l'adhésion à la Communauté a eu lieu après le 17 mai 1990 et qui, au 1<sup>er</sup> janvier 1994, étaient parties contractantes à l'accord sur l'Espace économique européen, la date du 17 mai 1990 figurant aux paragraphes 1 et 2 de la présente directive est remplacée par celle du 1<sup>er</sup> janvier 1994.

#### *Article 3*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1997. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 transmettent à la Commission au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive toutes les données utiles en vue de permettre à la Commission d'établir un rapport sur l'application de la présente directive.

#### *Article 4*

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

#### *Article 5*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 1996.

*Par le Conseil*

*Le président*

S. BARRETT

## DIRECTIVE 96/98/CE DU CONSEIL

du 20 décembre 1996

relative aux équipements marins

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité <sup>(3)</sup>,

- (1) considérant qu'il est nécessaire, dans le cadre de la politique commune des transports, d'arrêter des mesures supplémentaires dans le secteur des transports maritimes afin d'assurer la sécurité des transports;
- (2) considérant que la Communauté est grandement préoccupée par les accidents survenant en mer, en particulier ceux qui entraînent la perte de vies humaines et la pollution des mers et des côtes des États membres;
- (3) considérant que le risque d'accidents survenant en mer peut être efficacement réduit par des normes communes assurant des niveaux élevés de sécurité dans les performances des équipements mis à bord des navires; que les normes et les méthodes d'essai peuvent exercer une influence considérable sur les performances futures des équipements;
- (4) considérant que les conventions internationales exigent que les États du pavillon veillent à la conformité des équipements mis à bord avec certaines prescriptions de sécurité et délivrent les certificats y afférents; que des normes d'essai ont été mises au point à cette fin pour certains types d'équipements marins par les organisations internationales de normalisation et par l'Organisation maritime internationale (OMI); que les normes d'essai nationales

portant application des normes internationales laissent une marge d'appréciation aux autorités de certification qui ont elles-mêmes des niveaux de qualification et d'expérience différents; que cela entraîne des différences dans les niveaux de sécurité des produits que les autorités nationales compétentes ont certifiés conformes aux normes internationales de sécurité, ainsi qu'une forte réticence des États membres à accepter, sans contrôle supplémentaire, la mise à bord des navires battant leur pavillon d'équipements approuvés par un autre État membre;

- (5) considérant qu'il est nécessaire d'établir des règles communes afin d'éliminer les différences dans l'application des normes internationales; que ces règles communes auront pour résultat l'élimination des coûts et des procédures administratives inutiles liés à l'approbation des équipements, l'amélioration des conditions d'exploitation et de la compétitivité des transports maritimes de la Communauté ainsi que l'élimination des entraves techniques aux échanges au moyen de la marque de conformité apposée sur les équipements;
- (6) considérant que le Conseil, dans sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime <sup>(4)</sup>, a invité la Commission à présenter des suggestions en vue d'harmoniser l'application des normes de l'OMI et des procédures d'approbation pour les équipements marins;
- (7) considérant qu'une action au niveau communautaire est le seul moyen possible de réaliser une telle harmonisation, les États membres, qu'ils agissent indépendamment ou par le biais des organisations internationales, n'étant pas en mesure d'établir un niveau de sécurité identique pour les équipements;
- (8) considérant qu'une directive du Conseil est l'instrument juridique qui convient étant donné qu'elle fournit un cadre à l'application uniforme et obligatoire des normes d'essai internationales par les États membres;

<sup>(1)</sup> JO n° C 218 du 23. 8. 1995, p. 9.

<sup>(2)</sup> JO n° C 101 du 3. 4. 1996, p. 3.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 29 novembre 1995 (JO n° C 339 du 18. 12. 1995, p. 21), position commune du Conseil du 18 juin 1996 (JO n° C 248 du 26. 8. 1996, p. 10) et décision du Parlement européen du 24 octobre 1996 (JO n° C 347 du 18. 11. 1996).

<sup>(4)</sup> JO n° C 271 du 7. 10. 1993, p. 1.

- (9) considérant qu'il convient de viser en priorité les équipements dont les principales conventions internationales exigent qu'ils soient obligatoirement mis à bord et approuvés par les autorités nationales conformément aux normes de sécurité définies par les conventions ou résolutions internationales;
- (10) considérant qu'il existe plusieurs directives garantissant la libre circulation de certains produits susceptibles d'être utilisés notamment comme équipements mis à bord, mais qui ne se rapportent pas à la certification de ces équipements par les États membres conformément aux conventions internationales applicables en la matière; que, en conséquence, les équipements obligatoirement mis à bord doivent être régis exclusivement par de nouvelles règles communes;
- (11) considérant qu'il est nécessaire de définir de nouvelles normes d'essai, de préférence au niveau international, pour les équipements pour lesquels de telles normes n'existent pas encore ou ne sont pas suffisamment détaillées;
- (12) considérant que les États membres devraient faire en sorte que les organismes notifiés qui évaluent la conformité des équipements aux normes d'essai soient indépendants, efficaces et professionnellement capables d'exécuter leurs tâches;
- (13) considérant que la conformité aux normes d'essai internationales peut être établie au mieux par les procédures d'évaluation de la conformité définies par la décision 93/465/CEE du Conseil, du 22 juillet 1993, concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique<sup>(1)</sup>;
- (14) considérant qu'aucune disposition de la présente directive ne limite le droit accordé par les conventions internationales aux administrations de l'État du pavillon de procéder à des essais de fonctionnement opérationnels à bord de navires pour lesquels elles ont délivré le certificat de sécurité, à condition que ces essais ne fassent pas double emploi avec les procédures d'évaluation de la conformité;
- (15) considérant que les équipements visés dans la présente directive devraient, en règle générale, porter une marque afin d'indiquer leur conformité aux prescriptions de la présente directive;
- (16) considérant que les États membres peuvent, dans certains cas, prendre des mesures provisoires pour limiter ou interdire l'utilisation d'équipements portant la marque de conformité;
- (17) considérant que l'utilisation d'équipements non munis de la marque de conformité peut être autorisée dans des circonstances exceptionnelles;
- (18) considérant qu'une procédure simplifiée impliquant un comité de type réglementaire est nécessaire pour modifier la présente directive,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La présente directive a pour objet, d'une part, de renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des milieux marins par l'application uniforme des instruments internationaux applicables, pour ce qui est des équipements énumérés à l'annexe A destinés à être mis à bord des navires pour lesquels des certificats de sécurité sont délivrés par les États membres ou en leur nom en vertu des conventions internationales et, d'autre part, d'assurer la libre circulation de ces équipements à l'intérieur de la Communauté.

*Article 2*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «procédures d'évaluation de la conformité»: les procédures définies à l'article 10 et à l'annexe B de la présente directive;
- b) «équipements»: les articles énumérés aux annexes A.1 et A.2 qui doivent être mis à bord, pour y être utilisés, conformément aux instruments internationaux ou qui sont mis à bord volontairement, pour y être utilisés, et pour lesquels l'approbation de l'administration de l'État du pavillon est requise conformément aux instruments internationaux;
- c) «équipements de radiocommunications»: les équipements prescrits par le chapitre IV de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée en 1988 en ce qui concerne le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), et les appareils émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques prescrits par la règle III/6.2.1. de ladite convention;
- d) «conventions internationales»:

— la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LC66),

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

- la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG),
  - la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)
- et
- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS),
- ainsi que leurs protocoles et modifications en vigueur à la date d'adoption de la présente directive;
- e) «instruments internationaux»: les conventions internationales applicables ainsi que les résolutions et circulaires applicables de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les normes d'essai internationales en la matière;
- f) «marquage»: le symbole visé à l'article 11 et reproduit à l'annexe D;
- g) «organisme notifié»: tout organisme désigné par l'administration nationale compétente d'un État membre conformément à l'article 9;
- h) «mis à bord»: installé ou placé à bord d'un navire;
- i) «certificats de sécurité»: les certificats délivrés par un État membre ou en son nom conformément aux conventions internationales;
- j) «navire»: tout navire relevant du champ d'application des conventions internationales, étant entendu que cette définition ne couvre pas les navires de guerre;
- k) «navire communautaire»: tout navire pour lequel les certificats de sécurité sont délivrés par les États membres ou en leur nom en vertu des conventions internationales. La présente définition ne couvre pas les cas dans lesquels une administration d'un État membre délivre un certificat pour un navire à la demande d'une administration d'un pays tiers;
- l) «navire neuf»: tout navire dont la quille est posée ou qui se trouve à un stade de construction équivalent à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente directive. Aux fins de la présente définition, on entend par «stade de construction équivalent», le stade auquel:
- i) la construction identifiable à un navire particulier commence
- et
- ii) le montage du navire a commencé, employant au moins 50 tonnes, ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure si cette dernière valeur est inférieure;
- m) «navire existant»: tout navire qui n'est pas un navire neuf;
- n) «normes d'essai»: les normes arrêtées par:
- l'Organisation maritime internationale (OMI),

- l'Organisation internationale de normalisation (ISO),
  - la Commission électrotechnique internationale (CEI),
  - le Comité européen de normalisation (CEN),
  - le Comité européen de normalisation électrotechnique (Cenélec)
- et
- l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI),

en vigueur à la date d'adoption de la présente directive et élaborées conformément aux conventions internationales et aux résolutions et circulaires pertinentes de l'OMI afin de définir les méthodes d'essai et les résultats des essais, mais exclusivement sous la forme visée à l'annexe A;

- o) «approbation de type»: les procédures d'évaluation des équipements produits, conformément aux normes d'essai pertinentes, ainsi que la délivrance du certificat approprié.

### Article 3

1. La présente directive s'applique aux équipements mis, pour y être utilisés, à bord:
  - a) d'un navire communautaire neuf, que celui-ci se trouve ou non à l'intérieur de la Communauté au moment de sa construction;
  - b) d'un navire communautaire existant:
    - lorsque de tels équipements ne se trouvaient pas à bord antérieurement
    - ou
    - lorsque les équipements antérieurement mis à bord sont remplacés, sauf si les conventions internationales en disposent autrement,
 que le navire se trouve ou non à l'intérieur de la Communauté au moment où les équipements sont mis à bord.
2. La présente directive ne s'applique pas aux équipements déjà mis à bord d'un navire à la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

3. Nonobstant le fait que les équipements visés au paragraphe 1 peuvent, aux fins de la libre circulation, relever du champ d'application de directives autres que la présente directive, et notamment des directives 89/336/CEE du Conseil, du 3 mai 1989, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la comptabilité électromagnétique<sup>(1)</sup> et 89/686/CEE du Conseil, du 21 décembre 1989, concernant le rapproche-

<sup>(1)</sup> JO n° L 139 du 23. 5. 1989, p. 19.

ment des législations des États membres relatives aux équipements de protection individuelle <sup>(1)</sup>, les équipements en question sont uniquement soumis aux dispositions de la présente directive, à l'exclusion de toutes les autres, aux fins de ladite libre circulation.

#### Article 4

Lors de la délivrance ou du renouvellement des certificats de sécurité appropriés, chaque État membre ou les organismes agissant en son nom s'assurent que les équipements mis à bord des navires communautaires pour lesquels il a délivré les certificats de sécurité sont conformes aux exigences de la présente directive.

#### Article 5

1. Les équipements énumérés à l'annexe A.1 et mis à bord d'un navire communautaire à la date visée à l'article 20 paragraphe 1 deuxième alinéa ou après cette date doivent être conformes aux prescriptions applicables des instruments internationaux visés à l'annexe précitée.

2. La conformité des équipements aux prescriptions applicables des conventions internationales et des résolutions et circulaires pertinentes de l'Organisation maritime internationale est exclusivement prouvée conformément aux normes d'essai pertinentes et aux procédures d'évaluation de la conformité visées à l'annexe A.1. Pour tous les équipements énumérés à l'annexe A.1 pour lesquels tant les normes d'essai de la CEI que celles de l'ETSI sont indiquées, ces normes constituent deux options possibles et le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté peut déterminer laquelle des deux doit être utilisée.

3. Les équipements énumérés à l'annexe A.1 et dont la fabrication est antérieure à la date visée au paragraphe 1 peuvent également être mis sur le marché et mis à bord d'un navire communautaire dont les certificats ont été délivrés par un État membre ou en son nom conformément aux conventions internationales, et ce pendant deux ans à compter de la date précitée, pour autant que ces équipements aient été fabriqués conformément aux procédures d'approbation de type déjà en vigueur sur le territoire de l'État membre en question avant l'adoption de la présente directive.

#### Article 6

1. Les États membres n'interdisent pas la mise sur le marché et la mise à bord d'un navire communautaire des équipements visés à l'annexe A.1 qui portent le marquage ou sont conformes pour d'autres motifs aux dispositions de la présente directive et ils ne refusent pas

la délivrance ou le renouvellement des certificats de sécurité y afférents.

2. Une licence radio doit être délivrée par l'autorité compétente conformément au règlement international des radiocommunications avant la délivrance du certificat de sécurité correspondant.

#### Article 7

1. Après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Communauté introduit une demande invitant l'OMI ou, le cas échéant, les organisations européennes de normalisation, à définir des normes d'essai détaillées, pour les équipements énumérés à l'annexe A.2.

2. La demande visée au paragraphe 1 est déposée:

— par la présidence du Conseil et par la Commission lorsqu'elle est introduite auprès de l'OMI,

— par la Commission, conformément à la directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques <sup>(2)</sup>, lorsqu'elle est introduite auprès des organisations européennes de normalisation. Les mandats délivrés par la Commission visent l'élaboration de normes internationales par des procédures de coopération entre les organismes européens et leurs homologues au niveau international.

3. Les États membres mettent tout en œuvre pour que les organisations internationales, y compris l'OMI, entreprennent dans les meilleurs délais l'élaboration des normes précitées.

4. La Commission surveille régulièrement l'élaboration des normes d'essai.

5. Au cas où les organisations internationales, y compris l'OMI, ne parviennent pas à adopter ou refusent d'adopter les normes d'essai appropriées pour un équipement spécifique après un délai raisonnable, des normes reposant sur les travaux des organisations européennes de normalisation peuvent être adoptées selon la procédure visée à l'article 18.

6. Lors de l'adoption ou, le cas échéant, de l'entrée en vigueur des normes d'essai visées au paragraphe 1 ou 5 pour un équipement spécifique, cet équipement peut être transféré de l'annexe A.2 à l'annexe A.1 conformément à la procédure décrite à l'article 18 et les dispositions de l'article 5 s'appliquent à cet équipement à partir de la date de ce transfert.

<sup>(1)</sup> JO n° L 399 du 30. 12. 1989, p. 18.

<sup>(2)</sup> JO n° L 109 du 26. 4. 1983, p. 8. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

*Article 8*

1. Dans le cas d'un navire neuf qui, quel que soit son pavillon, n'est pas immatriculé dans un État membre et doit être transféré sur le registre d'un État membre, ce navire est soumis, lors de son transfert, à une inspection de l'État membre qui le reçoit, afin d'établir que l'état effectif de ses équipements correspond aux certificats de sécurité dont il est porteur et qu'il est soit conforme aux dispositions de la présente directive et porteur du marquage correspondant, soit équivalent, à la satisfaction de l'administration de l'État membre concerné, aux équipements de type approuvé conformément à la présente directive.

2. À défaut de porter le marquage ou d'être jugés équivalents par l'administration en question, les équipements visés doivent être remplacés.

3. Pour les équipements qui sont jugés équivalents conformément au présent article, l'État membre délivre un certificat qui doit à tout moment accompagner l'équipement et qui contient l'autorisation donnée par l'État membre du pavillon de mettre l'équipement à bord du navire ainsi que les restrictions ou dispositions éventuelles relatives à son utilisation.

4. Pour ce qui est des équipements de radiocommunications, l'administration de l'État du pavillon exige qu'ils n'interfèrent pas indûment avec les exigences du spectre des radiofréquences.

*Article 9*

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes qu'ils ont chargés d'exécuter la procédure visée à l'article 10 ainsi que les tâches spécifiques qui ont été assignées à ces organismes notifiés et les numéros d'identification qui leur ont été attribués au préalable par la Commission. Chaque organisme soumet à l'État membre qui envisage de le désigner des informations exhaustives et des preuves relatives au respect des critères définis à l'annexe C.

2. Les États membres font effectuer, au moins tous les deux ans, par l'administration ou par un organisme extérieur impartial désigné par l'administration, un audit concernant les missions dont les organismes notifiés s'acquittent en son nom. Cet audit garantit que chaque organisme notifié continue à satisfaire aux critères énumérés à l'annexe C.

3. Un État membre qui a désigné un organisme doit annuler cette désignation s'il constate que l'organisme notifié ne satisfait plus aux critères énumérés à l'annexe C. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

*Article 10*

1. La procédure d'évaluation de la conformité, définie en détail à l'annexe B, consiste en:

- i) un examen «CE de type» (module B) et, préalablement à la mise sur le marché de l'équipement et suivant le choix fait par le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté parmi les possibilités indiquées à l'annexe A.1, tous les équipements doivent être soumis:
  - a) à la déclaration CE de conformité au type (module C)
  - ou
  - b) à la déclaration CE de conformité au type (assurance qualité production) (module D)
  - ou
  - c) à la déclaration CE de conformité au type (assurance qualité produits) (module E)
  - ou
  - d) à la déclaration CE de conformité au type (vérification sur produits) (module F),
  - ou
- ii) une assurance qualité CE complète (module H).

2. La déclaration de conformité au type est faite par écrit et contient les informations indiquées à l'annexe B.

3. Au cas où des équipements sont produits à la pièce ou en petites quantités et non pas en série ou en grand nombre, la procédure d'évaluation de la conformité peut consister en une vérification CE à l'unité (module G).

4. La Commission tient à jour une liste des équipements approuvés et des demandes retirées ou refusées et la communique aux parties intéressées.

*Article 11*

1. Les équipements visés à l'annexe A.1 qui sont conformes aux instruments internationaux pertinents et qui sont fabriqués conformément aux procédures d'évaluation de la conformité doivent porter le marquage apposé par le fabricant ou par son mandataire agréé établi dans la Communauté.

2. Le marquage est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié qui a exécuté la procédure d'évaluation de la conformité lorsque cet organisme intervient dans la phase de contrôle de la production, ainsi que des deux derniers chiffres de l'année au cours de laquelle le marquage a été apposé. Le numéro d'identification de l'organisme notifié est apposé sous la responsabilité de celui-ci, soit par l'organisme lui-même, soit par le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté.

3. Le graphisme du marquage à utiliser est indiqué à l'annexe D.

4. Le marquage est apposé sur l'équipement ou sur sa plaque signalétique de façon à rester visible, lisible et indélébile tout au long de la durée de vie prévisible de l'équipement. Toutefois, lorsque la nature de l'équipement ne le permet pas ou ne le justifie pas, le marquage est apposé sur l'emballage, sur une étiquette ou sur une brochure d'accompagnement.

5. Il est interdit d'apposer tout autre marquage ou inscription susceptible de tromper les tiers sur la signification et sur le graphisme du marquage visé dans la présente directive.

6. Le marquage s'effectue à la fin de la phase de production.

#### Article 12

1. Nonobstant l'article 6, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour garantir que des contrôles par échantillonnage soient effectués sur les équipements porteurs du marquage se trouvant sur leur marché et n'ayant pas encore été mis à bord, afin d'en vérifier la conformité à la présente directive. Les contrôles par échantillonnage qui ne sont pas prévus dans les modules d'évaluation de la conformité à l'annexe B sont à effectuer aux frais de l'État membre.

2. Nonobstant l'article 6, après la mise à bord d'un équipement conforme aux dispositions de la présente directive sur un navire communautaire, une évaluation de cet équipement par l'administration de l'État du pavillon de ce navire est autorisée lorsque des essais de fonctionnement à bord sont exigés par les instruments internationaux pour des raisons de sécurité et/ou de prévention de la pollution, sous réserve que ces essais ne fassent pas double emploi avec les procédures d'évaluation de la conformité déjà exécutées. L'administration de l'État du pavillon peut exiger que le fabricant de cet équipement, son mandataire agréé établi dans la Communauté ou la personne responsable de leur mise sur le marché dans la Communauté fournisse les rapports d'inspection/d'essai.

#### Article 13

1. Lorsqu'un État membre constate, par voie d'inspection ou de toute manière, qu'un équipement visé à l'annexe A.1, bien qu'il soit porteur du marquage et correctement installé, entretenu et affecté à l'usage pour lequel il a été conçu, est susceptible de mettre en danger la santé et/ou la sécurité de l'équipage, des passagers et, le cas échéant, d'autres personnes, ou de nuire à l'environnement marin, cet État membre doit prendre toutes les mesures provisoires appropriées afin de retirer l'équipement en question du marché ou d'interdire ou de restreindre sa mise sur le marché ou son utilisation à bord d'un navire pour lequel il délivre le certificat de sécurité. L'État membre informe immédiatement les autres États membres

et la Commission de cette mesure en indiquant les motifs de cette décision et, en particulier, si la non-conformité à la présente directive est due:

- a) au non-respect de l'article 5 paragraphes 1 et 2;
  - b) à l'application incorrecte des normes d'essai visées à l'article 5 paragraphes 1 et 2
- et
- c) à des défauts inhérents aux normes d'essai elles-mêmes.

2. La Commission engage dans les meilleurs délais des consultations avec les parties concernées. Lorsque, à l'issue de ces consultations, la Commission conclut que:

- les mesures sont justifiées, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative et les autres États membres; lorsque la décision visée au paragraphe 1 est attribuée à des défauts inhérents aux normes d'essai, la Commission, après avoir consulté les parties concernées, saisit le comité institué à l'article 18 dans un délai de deux mois si l'État membre ayant pris la décision a l'intention de la maintenir, et elle engage la procédure visée à l'article 18,
- les mesures sont injustifiées, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative et le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté.

3. Lorsqu'un équipement non conforme porte le marquage, les mesures appropriées sont prises par l'État membre de l'autorité duquel relèvent la ou les personnes ayant apposé le marquage; cet État membre en informe la Commission et les autres États membres.

4. La Commission veille à ce que les États membres soient tenus informés du déroulement et des résultats de la procédure.

#### Article 14

1. Nonobstant l'article 5, dans des circonstances exceptionnelles d'innovation technique, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser la mise à bord d'un navire communautaire d'un équipement non conforme aux procédures d'évaluation de la conformité s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction de l'administration de l'État du pavillon, que l'équipement en question est au moins aussi efficace qu'un équipement conforme aux procédures d'évaluation de la conformité.

Pour ce qui est des équipements de radiocommunications, l'administration de l'État du pavillon doit exiger qu'ils n'interfèrent pas indûment avec les exigences du spectre des radiofréquences.

2. Ces procédures d'essai ne font aucune distinction entre les équipements fabriqués dans l'État membre du pavillon et ceux qui sont fabriqués dans d'autres États.

3. Pour les équipements relevant du présent article, l'État membre du pavillon délivre un certificat qui doit à tout moment accompagner l'équipement et qui contient l'autorisation donnée par l'État membre du pavillon de mettre à bord l'équipement sur le navire ainsi que les restrictions ou dispositions éventuelles relatives à son utilisation.

4. Dans le cas où un État membre autorise la mise à bord, sur un navire communautaire, d'un équipement relevant du présent article, cet État membre communique sans délai à la Commission et aux autres États membres les données y afférentes ainsi que les rapports relatifs à l'ensemble des essais, des évaluations et des procédures d'évaluation pertinents de la conformité.

5. Les équipements visés au paragraphe 1 sont ajoutés à l'annexe A.2 selon la procédure prévue à l'article 18.

6. Lorsqu'un navire ayant à son bord des équipements qui entrent dans le champ d'application du paragraphe 1 est transféré à un autre État membre, l'État membre du pavillon qui reçoit le navire peut prendre les mesures nécessaires, parmi lesquelles peuvent figurer des essais et des démonstrations pratiques, afin de s'assurer que les équipements sont au moins aussi efficaces que ceux qui sont conformes aux procédures d'évaluation de la conformité.

#### Article 15

1. Nonobstant l'article 5, aux fins d'essai et d'évaluation des équipements et seulement lorsque les conditions ci-après sont remplies, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser la mise à bord sur un navire communautaire, d'un équipement non conforme aux procédures d'évaluation de la conformité et ne relevant pas de l'article 14 :

- a) l'équipement bénéficie d'un certificat, délivré par l'État membre du pavillon, qui doit à tout moment accompagner l'équipement et qui contient l'autorisation donnée par l'État membre du pavillon de mettre l'équipement à bord du navire communautaire ainsi que les restrictions ou dispositions éventuelles relatives à son utilisation;
- b) l'autorisation doit être limitée à une courte période;
- c) l'équipement ne peut être utilisé en lieu et place d'un équipement qui satisfait aux exigences de la présente directive et ne peut pas remplacer un tel équipement, qui doit demeurer à bord du navire communautaire en bon état et prêt à être utilisé immédiatement.

2. Pour ce qui est des équipements de radiocommunications, l'administration de l'État du pavillon doit exiger qu'ils n'interfèrent pas indûment avec les exigences du spectre des radiofréquences.

#### Article 16

1. Lorsque l'équipement doit être remplacé dans un port situé en dehors de la Communauté et dans des circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment justifiées auprès de l'administration de l'État du pavillon, où l'embarquement d'un équipement ayant reçu une approbation «CE de type» n'est pas possible pour des raisons de temps, de retard ou de coût, un équipement différent peut être mis à bord suivant la procédure définie ci-dessous:

- a) l'équipement est accompagné d'une documentation délivrée par une organisation reconnue équivalente à un organisme notifié dans le cas où un accord a été conclu entre la Communauté et le pays tiers concerné au sujet de la reconnaissance mutuelle d'organisations de ce type;
- b) dans les cas où il s'avérerait impossible de respecter les dispositions du point a), un équipement accompagné d'une documentation délivrée par un État membre de l'OMI qui est partie aux conventions applicables et certifiant sa conformité aux dispositions pertinentes de l'OMI peut être embarqué, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3.

2. L'administration de l'État du pavillon est immédiatement informée de la nature et des caractéristiques de cet autre équipement.

3. L'administration de l'État du pavillon doit s'assurer à la première occasion que l'équipement visé au paragraphe 1 ainsi que la documentation relative aux essais de cet équipement sont conformes aux prescriptions applicables des instruments internationaux et de la présente directive.

4. Pour ce qui est des équipements de radiocommunications, l'administration de l'État du pavillon doit exiger qu'ils n'interfèrent pas indûment avec les exigences du spectre de radiofréquences.

#### Article 17

La présente directive peut être modifiée selon la procédure prévue à l'article 18 afin:

- d'appliquer, aux fins de la présente directive, les amendements ultérieurs des instruments internationaux,
- de mettre à jour l'annexe A, tant par l'introduction de nouveaux équipements que par le transfert d'équipements de l'annexe A.2 à l'annexe A.1 et *vice versa*,
- d'ajouter la possibilité d'utiliser les modules B + C et le module H pour les équipements énumérés à l'annexe A.1,
- d'inclure d'autres organisations de normalisation dans la définition des «normes d'essai» figurant à l'article 2.



*Article 18*

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes <sup>(1)</sup> selon la procédure prévue au présent article.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

*Article 19*

Les États membres se prêtent assistance mutuelle en vue d'assurer la mise en application et le respect effectifs de la présente directive.

*Article 20*

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 1998. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les États membres appliquent ces dispositions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1999.

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 immédiatement à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

*Article 21*

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

*Article 22*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 1996.

*Par le Conseil*

*Le président*

S. BARRETT

<sup>(1)</sup> JO n° L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.



## ANNEXE A

Annexe A.1: Équipements pour lesquels des normes d'essai détaillées existent déjà dans les instruments internationaux <sup>(1)</sup>

OUTRE LES NORMES D'ESSAI INTERNATIONALES EXPLICITEMENT MENTIONNÉES, UN CERTAIN NOMBRE DE DISPOSITIONS, DONT LE RESPECT DOIT ÊTRE CONTRÔLÉ AU COURS DE L'EXAMEN DE TYPE (INCLUS DANS L'APPROBATION DE TYPE), FIGURENT DANS LES RÈGLES PERTINENTES DES CONVENTIONS

## 1. Engins de sauvetage

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle SOLAS 74 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales <sup>(2)</sup>	Modules d'évaluation de la conformité					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	Bouées de sauvetage	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/7.1,31	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
2	Appareils lumineux à allumage automatique pour bouées de sauvetage	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/7.1,31.2	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
3	Signaux fumigènes à déclenchement automatique pour bouées de sauvetage	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/7.1,31.3	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
4	Brassières de sauvetage	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/7.2,32	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
5	Combinaisons d'immersion	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/7.3,33	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
6	Combinaisons d'immersion — brassières de sauvetage	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/33.1.2	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
7	Moyens de protection thermique	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/34	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
8	Feux à main (pyrotechnie)	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/35	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		
9	Signaux manuels (pyrotechnie)	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/36	Rés. OMI A 689 (17)	x	x	x	x		



Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle SOLAS 74 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales	Modules d'évaluation de la conformité					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
21	Dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/48.1 & 5	Rés. OMI A 689 (17)	x				x	
22	Échelles d'embarquement	Règ. III/4 & III,30	Règ. III/48.7	Rés. OMI A 689 (17)	x		x	x		
23	Matériaux rétro-réfléchissants	Règ. III/4	Règ. III/30.2.7	Rés. OMI A 658 (16)	x		x	x		
24	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques (VHF)	Règ. III/4	Règ. III/6.2.1	Rés. OMI A 694 (17) Rés. OMI A 762 (18) I-NET 300.225 CEI 945, projet CEI 1097-12	x		x	x	x	
25	Répondeur radar (SART)	Règ. III/4	Règ. III/6.2.2	Rés. OMI A 530 (13) Rés. OMI A 697 (17) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-1 R-UIT 628	x		x	x	x	
26	Réfecteur radar	Règ. III/4	Règ. III/38.5.1.14 Règ. III/41.8.30	Rés. OMI A 384 (X) ISO 8729	x		x	x	x	

## 2. Prévention de la pollution marine

Article n°	Nom de l'article	Règle MARPOL 73/78 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle MARPOL 73/78 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales	Modules d'évaluation de la conformité					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
27	Système de filtrage des hydrocarbures (pour un effluent dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 ppm)	Annexe I Règ. 16(4),(5) & (7)	Annexe I Règ. 16 (1) & (2)	MEPC 60 (33)	x		x	x		

28	Détecteur d'interface hydrocarbures/eau	Annexe I Règ. 15 (3) (b)	Annexe I Règ. 15 (3) (b)	MEPC 5 (XIII)	x	x	x	x	
29	Détecteur d'hydrocarbures	Annexe I Règ. 16 (5)	Annexe I Règ. 16 (2)	MEPC 60 (33)	x	x	x	x	
30	Unités de traitement destinées à être adaptées aux séparateurs d'eau polluée par les hydrocarbures (pour un effluent dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 ppm)	Annexe I Règ. 16 (5)	Annexe I Règ. 16 (5)	Rés. OMI A 444 (XI)	x	x	x	x	
31	Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures d'un pétrolier	Annexe I Règ. 15 (3)	Annexe I Règ. 15 (3)	Rés. OMI A 586 (14)	x	x	x	x	
32	Installations de traitement des eaux usées	Annexe IV Règ. 8 (b)	Annexe IV Règ. 8 (b)	MEPC 2 (VI)	x	x	x	x	

## 3. Protection contre l'incendie

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle SOLAS 74 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales	Modules d'évaluation de la conformité					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
33	Matériaux ne s'enflammant pas aisément pour les sous-couches de revêtement de pont	Règ. II-2/34.8 Règ. II-2/49.3	Règ. II-2/34.8 Règ. II-2/49.3	Rés. OMI A 214 (VII) Rés. OMI A 687 (17) Circ. OMI CMS 549	x					
34	Extincteurs portatifs	Règ. II-2/6.1	Règ. II-2/6	EN 3	x	x	x	x		

## 4. Equipements de navigation

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle SOLAS 74 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales	Modules d'évaluation de la conformité					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
35	Compas magnétique	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (b)	Rés. OMI A 382 (X) Rés. OMI A 394 (17) CEI 945 ISO 449, 2269, 10316	x	x	x	x	x	
36	Gyrocompas	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (d)	Rés. OMI A 694 (17) Rés. OMI A 424 (XI) CEI 945 ISO 8728	x	x	x	x	x	
37	Équipement radar	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (g) Règ. V/12 (h)	Rés. OMI A 477 (XII) Rés. OMI A 694 (17) CEI 936 & 945	x	x	x	x	x	
38	Aide de pointage radar automatique (ARPA)	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (j)	Rés. OMI A 422 (XI) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 872	x	x	x	x	x	
39	Sondeur à écho	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (k)	Rés. OMI A 224 (VII) Rés. OMI A 694 (17) ISO 9875 CEI 945	x	x	x	x	x	
40	Indicateur de vitesse et de distance	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (l)	Rés. OMI A 478 (XII) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1023	x	x	x	x	x	
41	Indicateur de taux de rotation	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (n)	Rés. OMI A 526 (13) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945	x	x	x	x	x	

42	Radiogoniomètres	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (p)	Rés. OMI A 665 (16) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945	x	x	x	x	x
43	Équipement oméga	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (p)	Rés. OMI A 479 (XII) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1010	x	x	x	x	x
44	Système Loran-C	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (p)	Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1075	x	x	x	x	x
45	Navigateur Decca	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (p)	Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1135	x	x	x	x	x
46	Équipement GPS	Règ. V/12 (r)	Règ. V/12 (p)	Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 Projet CEI 1108-1	x	x	x	x	x

## 5. Équipements de radiocommunications

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle SOLAS 74 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales	Modules d'évaluation de la conformité					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
47	Installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir par ASN et en radio-téléphonie	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.1	Rés. OMI A 524 (13) Rés. OMI A 609 (15) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-3 & 1097-7 R-UJT 493,541 NET 300 162	x	x	x	x	x	
48	Récepteur de veille par ASN sur ondes métriques (VHF)	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.2	Rés. OMI A 609 (15) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-3 & 1097-8 R-UJT 493,541 NET 300 338 NET 300 162	x	x	x	x	x	



Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle SOLAS 74 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales	Modules d'évaluation de la conformité					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
49	Répondeur radar (SART)	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.3	Rés. OMI A 530 (13) Rés. OMI A 697 (17) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-1 R-UJT 628	x	x	x	x	x	
50	Récepteur Navtex	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.4	Rés. OMI A 525 (13) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-6 R-UJT 540 & 625 NET 300 065	x	x	x	x	x	
51	Récepteur EGC	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.5	Rés. OMI A 570 (14) Rés. OMI A 664 (16) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & Projet CEI 1097-4 NET 300 460	x	x	x	x	x	
52	Récepteur captant les renseignements sur la sécurité marine (RSM) diffusés sur ondes décimétriques (récepteur HF IDBE)	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.5	Rés. OMI A 700 (17) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & Projet 1097-11 R-UJT 491, 492, 625, 688 NET 300 067 NET 300 067/A1	x	x	x	x	x	
53	RLS 406 MHz (radiobalise de localisation de sinistre sur 406 MHz)	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.6	Rés. OMI A 662 (16) Rés. OMI A 763 (18) Rés. OMI A 696 (17) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-2 R-UJT 633 BET 300 066	x	x	x	x	x	

54	RLS bande L	Règ. IV/14	Règ. IV/7.1.6	Rés. OMI A 661 (16) Rés. OMI A 662 (16) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 Projet CEI 1097-5 R-UIT 632 Manuel de définition du système Inmarsat (SDM) NET 300 372	x	x	x	x	x
55	Récepteur de veille sur 2182 kHz	Règ. IV/14	Règ. IV/7.2	Rés. OMI A 383 (X) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 CEI 1097-15 NET 300 441 R-UIT M 219	x	x	x	x	x
56	Générateur de signaux d'alarme à deux fréquences porteuses	Règ. IV/14	Règ. IV/7.3	Rés. OMI A 421 (XI) Rés. OMI A 571 (14) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 CEI 1097-9 NET 300 373 R-UIT M 219	x	x	x	x	x
57	Installation radioélectrique à ondes hectométriques (MF) permettant d'émettre et de recevoir de l'ASN et de la radiotéléphonie	Règ. IV/14	Règ. IV/9.1.1 Règ. IV/10.1.2	Rés. OMI A 610 (15) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-3 & 1097-9 R-UIT M 493,541 NET 300 373 NET 300 338 R-UIT M 219	x	x	x	x	x
58	Récepteur de veille radiotéléphonique par ASN sur ondes hectométriques (MF)	Règ. IV/14	Règ. IV/9.1.2 Règ. IV/10.1.3	Rés. OMI A 610 (15) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-3 & 1097-10 R-UIT 493,541 NET 300 373 NET 300 338	x	x	x	x	x

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Règle SOLAS 74 applicable telle que modifiée	Normes d'essai internationales	Modules d'évaluation de la conformité						
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H	
59	Station terrestre de navire (STN) Inmarsat-A	Règ. IV/14	Règ. IV/10.1.1	Rés. OMI A 570 (14) Rés. OMI A 698 (17) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 SDM		x	x	x	x		
60	Station terrestre de navire (STN) Inmarsat-C	Règ. IV/14	Règ. IV/10.1.1	Rés. OMI A 570 (14) Rés. OMI A 663 (16) Rés. OMI A 664 (16) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 SDM Projet CEI 1097-4 NET 300 460		x	x	x	x		
61	Installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques (MF/HF) permettant d'émettre et de recevoir de l'ASN, de la télégraphie IDBE et de la radiotéléphonie	Règ. IV/14	Règ. IV/10.2.1	Rés. OMI A 613 (15) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-3 & 1097-9 & 1097-11 R-UIT 493, 541, 476, 492, 625 NET 300 067 NET 300 373 NET 300 338		x	x	x	x		
62	Radiotéléphone MF/HF récepteur de veille par ASN	Règ. IV/14	Règ. IV/10.2.2	Rés. OMI A 613 (15) Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 & 1097-3 & 1097-10 R-UIT 493 NET 300 373 NET 300 338		x	x	x	x		

**Annexe A.2: Équipements pour lesquels des normes d'essai détaillées n'existent pas encore dans les instruments internationaux**

**1. Engins de sauvetage**

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Normes d'essai internationales
1	Dispositif de mise à l'eau et d'embarquement par glissière	Règ. III/48.5	
2	Dispositifs de mise à l'eau des radeaux de sauvetage	Règ. III/4 & III,30	Rés. OMI A 689 (17)

**2. Protection contre l'incendie**

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Normes d'essai internationales
3	Matériaux autres que l'acier pour tuyaux traversant des cloisonnements du type «A» ou «B»	Règ. II-2/18.2.1	Pour les tuyaux: en plastique: Rés. OMI A 753 (18)
4	Matériaux autres que l'acier pour tuyaux amenant des hydrocarbures ou des liquides combustibles	Règ. II-2/18.2.2	
5	Extincteurs (fixes, transportables et portatifs)	Règ. II-2/6.1 Règ. II-2/7.1.3, 7.2.3 & 7.3.1	
6	Appareils respiratoires pour pompier	Règ. II-2/17.1.2	
7	Dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée (limités aux diffusions et à la méthode d'arrosage automatique et de signalisation)	Règ. II-2/12.3, 36.1.2 & 36.2 Règ. 41-2 par. 5 & 52.2	ISO 6182
8	Jets diffuseurs pour dispositifs fixes d'extinction d'incendie par projection d'eau diffusée sous pression destinés aux locaux de machines	Règ. II-2/10.1	
9	Jets diffuseurs pour dispositifs fixes d'extinction d'incendie par projection par eau diffusée sous pression destinés aux locaux de catégorie spéciale	Règ. II-2/37.1.3	Rés. OMI A 123 (V)
10	Démarrreur par temps froid de groupes électrogènes (dispositifs de démarrage)	Règ. II-1/44.2	
11	Manches d'incendie	Règ. II-2/4.7.1	

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Normes d'essai internationales
12	Ajutages de type combiné	Règ. II-2/4.8.4 Règ. II-2/41 — 2 par. 1.5	
13	Fanal de sécurité électrique	Règ. II-2/17.1.1.4	
14	Détecteurs de fumée	Règ. II-2/13.3.2	
15	Détecteurs de chaleur	Règ. II-2/13.3.3	
16	Sous-couches de revêtement de pont, risques de toxicité et d'explosion	Règ. II-2/34.8 Règ. II-2/49.3	Rés. OMI A 687 (17)
17	Cloisons et ponts des types «A» et «B», intégrité au feu	Règ. II-2/3.3.5 Règ. II-2/3.4.4	Rés. OMI A 754 (18)
18	Dispositifs empêchant le passage des flammes vers les citernes à cargaison des pétroliers	Règ. II-2/59.1.5 Règ. II-2/59.1.9.4 & 59.2	Circ. OMI CSM 373/Rev. 1 Circ. OMI CSM 450/Rev. 1
19	Matériaux non combustibles utilisés dans les cloisonnements de types «A», «B» et «C»	Règ. II-2/3.1 Règ. II-2/3.3.4 Règ. II-2/3.4.3 Règ. II-2/3.5	Rés. OMI A 472 (XII)

### 3. Équipement de radiocommunications

Article n°	Nom de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une «approbation de type» est nécessaire	Normes d'essai internationales
20	RLS VHF Radiobalise de localisation de sinistre à ondes métriques	Règ. IV/14	Rés. OMI A 612 (15) Rés. OMI A 662 Rés. OMI A 694 (17) CEI 945 R-UIT 693

## ANNEXE B

## Modules d'évaluation de la conformité

## EXAMEN «CE DE TYPE» (MODULE B)

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

La demande comporte:

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

Le demandeur met à la disposition de l'organisme notifié un exemplaire représentatif de la production en question, ci-après dénommé «type» <sup>(1)</sup>. L'organisme notifié peut demander d'autres exemplaires si le programme d'essais le requiert.

3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences des instruments internationaux qui s'y appliquent. Elle doit couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la norme de construction, la fabrication, l'installation et le fonctionnement du produit conformément à la description de la documentation technique figurant dans l'appendice de la présente annexe.
4. L'organisme notifié:
  - 4.1. examine la documentation technique et vérifie que le type a été fabriqué en conformité avec celle-ci;
  - 4.2. effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si les exigences des instruments internationaux applicables ont été réellement appliquées;
  - 4.3. convient avec le demandeur de l'endroit où les contrôles et les essais nécessaires seront effectués.
5. Lorsque le type satisfait aux dispositions des instruments internationaux applicables, l'organisme notifié délivre une attestation d'examen «CE de type» au demandeur. L'attestation comporte le nom et l'adresse du fabricant, des précisions concernant l'équipement, les conclusions du contrôle, les conditions de validité de l'attestation et les données nécessaires à l'identification du type approuvé.

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

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

Lorsqu'un fabricant introduit une nouvelle demande d'homologation d'un équipement pour lequel une attestation de type a été refusée, la demande qu'il soumet à l'organisme notifié comporte toute la documentation nécessaire, y compris les rapports d'essais d'origine, la motivation du refus précédent et des précisions concernant toutes les modifications qui ont été apportées à l'équipement.

---

<sup>(1)</sup> Un type peut couvrir plusieurs variantes du produit dans la mesure où les différences entre les variantes n'affectent pas le niveau de sécurité et les autres exigences de performance du produit.

6. Le demandeur informe l'organisme notifié qui détient la documentation technique relative à l'attestation «CE de type» de toutes les modifications au produit approuvé qui doivent recevoir une approbation complémentaire lorsque ces modifications peuvent remettre en cause la conformité aux exigences ou aux conditions prescrites pour l'utilisation du produit. Cette approbation complémentaire est délivrée sous la forme d'un complément à l'attestation initiale d'examen «CE de type».
7. Chaque organisme notifié communique, sur demande, aux administrations de l'État membre du pavillon et aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les attestations d'examen «CE de type» et les compléments délivrés et retirés.
8. Les autres organismes notifiés peuvent obtenir une copie des attestations d'examen «CE de type» et/ou de leurs compléments. Les annexes des attestations sont tenues à la disposition des autres organismes notifiés.
9. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté conserve avec la documentation technique une copie des attestations d'examen «CE de type» et de leurs compléments pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

---

#### CONFORMITÉ AU TYPE (MODULE C)

1. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté assure et déclare que les produits en question sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et satisfont aux exigences des instruments internationaux qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté appose le marquage sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité.
2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits fabriqués au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et aux exigences des instruments internationaux qui leur sont applicables.
3. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

---

#### ASSURANCE QUALITÉ PRODUCTION (MODULE D)

1. Le fabricant qui remplit les obligations prévues au point 2 assure et déclare que les produits en question sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type». Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté doit apposer le marquage sur chaque produit et établir une déclaration écrite de conformité. Le marquage doit s'accompagner du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.
2. Le fabricant applique un système approuvé de qualité de la production, effectue une inspection et des essais des produits finis conformément au point 3 et est soumis à la surveillance visée au point 4.
3. **Système de qualité**
  - 3.1. Le fabricant introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix, pour les produits concernés.

Cette demande comprend:

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

- 3.2. Le système de qualité doit garantir la conformité des produits au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type».

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

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en ce qui concerne la qualité des produits,
- des procédés de fabrication, des techniques de contrôle et d'assurance de la qualité et des procédés et actions systématiques qui seront appliqués,
- des examens et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication, avec indication de la fréquence à laquelle ils auront lieu,
- des dossiers de qualité, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.,
- des moyens de surveillance permettant de contrôler l'obtention de la qualité requise des produits et le fonctionnement efficace du système de qualité.

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

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

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

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

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

L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système de qualité modifié continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

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

#### 4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

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

- 4.2. Le fabricant accorde à l'organisme notifié l'accès, à des fins d'inspection, aux lieux de fabrication, d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires, notamment:

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

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



- 4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité, si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.
5. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales, pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:
  - la documentation visée au point 3.1 deuxième tiret,
  - les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
  - les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.
6. Chaque organisme notifié communique sur demande aux administrations de l'État membre du pavillon et aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

#### ASSURANCE QUALITÉ PRODUITS (MODULE E)

1. Le fabricant qui remplit les obligations prévues au point 2 assure et déclare que les produits en question sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type». Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté doit apposer le marquage sur chaque produit et établir une déclaration écrite de conformité. Le marquage doit s'accompagner du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.
2. Le fabricant applique un système approuvé de qualité pour l'inspection finale du produit et les essais, comme spécifié au point 3, et est soumis à la surveillance visée au point 4.
3. **Système de qualité**
  - 3.1. Le fabricant introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix, pour les produits concernés.

Cette demande comprend:

    - toutes les informations pertinentes pour la catégorie de produits envisagés,
    - la documentation relative au système de qualité,
    - la documentation technique relative au type approuvé et une copie de l'attestation d'examen «CE de type».
  - 3.2. Dans le cadre du système de qualité, chaque produit est examiné et des essais appropriés sont effectués pour vérifier sa conformité aux exigences correspondantes des instruments internationaux. Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent être réunis de manière systématique et ordonnée dans une documentation sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation relative au système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, des plans, des manuels et des dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

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

- 3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il satisfait aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité avec ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.
- L'équipe d'auditeurs comporte au moins un membre expérimenté dans l'évaluation de la technologie du produit concerné. La procédure d'évaluation comprend une visite d'inspection dans les installations du fabricant.
- La décision est notifiée au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.
- 3.4. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.
- Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de toute adaptation envisagée du système de qualité.
- L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système de qualité modifié continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.
- Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.
4. **Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié**
- 4.1. Le but de la surveillance est d'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations découlant du système de qualité approuvé.
- 4.2. Le fabricant accorde à l'organisme notifié l'accès, à des fins d'inspection, aux lieux d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires, notamment:
- la documentation relative au système de qualité,
  - la documentation technique,
  - les dossiers de qualité, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.
- 4.3. L'organisme notifié effectue périodiquement des audits destinés à s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité; il fournit un rapport d'audit au fabricant.
- 4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité, si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.
5. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales, pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:
- la documentation visée au point 3.1 troisième tiret,
  - les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
  - les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa, et aux points 4.3 et 4.4.
6. Chaque organisme notifié communique sur demande aux administrations de l'État membre du pavillon et aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.
-

## VÉRIFICATION SUR PRODUITS (MODULE F)

1. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté assure et déclare que les produits soumis aux dispositions du point 3 sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type».
2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type». Il appose le marquage sur chaque produit et établit une déclaration de conformité.
3. L'organisme notifié doit effectuer les examens et essais appropriés afin de vérifier la conformité du produit aux exigences des instruments internationaux, soit par examen et essai de chaque produit comme spécifié au point 4, soit par examen et essai des produits sur une base statistique comme spécifié au point 5, au choix du fabricant.
- 3 bis. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une période d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.
4. **Vérification par examen et essai de chaque produit**
  - 4.1. Tous les produits sont examinés individuellement et des essais appropriés sont effectués afin de vérifier leur conformité au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type».
  - 4.2. L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit approuvé et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués.
  - 4.3. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté doit veiller à être en mesure de présenter les attestations de conformité de l'organisme notifié sur demande à l'administration de l'État du pavillon.
5. **Vérification statistique**
  - 5.1. Le fabricant présente ses produits sous la forme de lots homogènes et prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure l'homogénéité de chaque lot produit.
  - 5.2. Tous les produits doivent être disponibles à des fins de vérification sous la forme de lots homogènes. Un échantillon est prélevé au hasard sur chaque lot. Les produits constituant un échantillon sont examinés individuellement et des essais appropriés sont effectués pour vérifier leur conformité aux exigences applicables des instruments internationaux et pour déterminer l'acceptation ou le rejet du lot.
  - 5.3. Pour les lots acceptés, l'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur chaque produit et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués. Tous les produits du lot peuvent être mis sur le marché, à l'exception des produits de l'échantillon dont on a constaté qu'ils n'étaient pas conformes.

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

Le fabricant peut apposer, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.
  - 5.4. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté doit veiller à être en mesure de présenter les attestations de conformité de l'organisme notifié sur demande à l'administration de l'État du pavillon.

## VÉRIFICATION À L'UNITÉ (MODULE G)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant assure et déclare que le produit concerné qui a obtenu l'attestation visée au point 2 est conforme aux exigences des instruments internationaux qui s'y appliquent. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté appose le marquage sur le produit et établit une déclaration de conformité.
2. L'organisme notifié doit examiner le produit et effectuer les essais appropriés pour vérifier sa conformité aux exigences applicables des instruments internationaux. L'organisme notifié doit apposer ou faire apposer son numéro d'identification sur le produit approuvé et établit une attestation de conformité relative aux essais effectués.
3. La documentation technique a pour but de permettre l'évaluation de la conformité aux exigences des instruments internationaux ainsi que la compréhension de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit.

## ASSURANCE QUALITÉ COMPLÈTE (MODULE H)

1. Le fabricant qui remplit les obligations prévues au point 2 assure et déclare que les produits en question satisfont aux exigences des instruments internationaux qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté appose le marquage sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité. Le marquage doit s'accompagner du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.
2. Le fabricant applique un système approuvé de qualité pour la conception, la fabrication, l'inspection finale des produits et les essais, comme spécifié au point 3, et est soumis à la surveillance visée au point 4.
3. **Système de qualité**
  - 3.1. Le fabricant introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié.

Cette demande comprend:

    - toutes les informations pertinentes pour la catégorie de produits envisagée,
    - la documentation relative au système de qualité.
  - 3.2. Le système de qualité doit garantir la conformité des produits aux exigences des instruments internationaux qui leur sont applicables.

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

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en ce qui concerne la qualité des produits,
- des spécifications techniques de conception, y compris les normes, qui seront appliquées et l'assurance que les exigences essentielles des instruments internationaux qui s'appliquent aux produits seront respectées,

- des techniques de contrôle et de vérification de la conception, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés lors de la conception des produits en ce qui concerne la catégorie de produits couverte,
  - des techniques correspondantes de fabrication, de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité, des procédés et actions systématiques qui seront utilisés,
  - des examens et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication et de la fréquence à laquelle ils auront lieu,
  - des dossiers de qualité, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.,
  - des moyens de surveillance permettant de contrôler l'obtention de la qualité requise en matière de conception et de produit et le fonctionnement efficace du système de qualité.
- 3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il satisfait aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.
- L'équipe d'auditeurs comporte au moins un membre expérimenté dans l'évaluation de la technologie du produit concerné. La procédure d'évaluation comprend une visite d'inspection dans les installations du fabricant.
- La décision est notifiée au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.
- 3.4. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.
- Le fabricant ou son mandataire agréé établi dans la Communauté informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de toute adaptation envisagée du système de qualité.
- L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système de qualité modifié continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.
- Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.
- 4. Surveillance CE sous la responsabilité de l'organisme notifié**
- 4.1. Le but de la surveillance est d'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.
- 4.1. Le fabricant accorde à l'organisme notifié l'accès, à des fins d'inspection, aux lieux de conception, de fabrication; d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires, notamment:
- la documentation relative au système de qualité,
  - les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la conception, tels que résultats des analyses, des calculs, des essais, etc.,
  - les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la fabrication, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.
- 4.3. L'organisme notifié effectue périodiquement des audits destinés à s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité; il fournit un rapport d'audit au fabricant.
- 4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité, si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.
5. Le fabricant tient à la disposition des autorités nationales, pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:
- la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa deuxième tiret,

- les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
  - les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa, et aux points 4.3 et 4.4.
6. Chaque organisme notifié communique sur demande aux administrations de l'État membre du pavillon et aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.
7. **Contrôle de la conception**
- 7.1. Le fabricant introduit une demande de contrôle de la conception auprès d'un organisme notifié.
- 7.2. La demande doit permettre de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et permet d'évaluer la conformité aux exigences des instruments internationaux.
- Elle comprend:
- les spécifications techniques de conception, y compris les normes, qui ont été appliquées,
  - la preuve nécessaire à l'appui de leur adéquation, en particulier lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été entièrement appliquées. Cette preuve doit comprendre les résultats des essais effectués par le laboratoire approprié du fabricant ou pour son compte.
- 7.3. L'organisme notifié examine la demande et, lorsque la conception est conforme aux dispositions applicables de la directive, délivre une attestation d'examen «CE de la conception» au demandeur. L'attestation contient les conclusions de l'examen, les conditions de sa validité, les données nécessaires à l'identification de la conception approuvée et, le cas échéant, une description du fonctionnement du produit.
- 7.4. Le demandeur informe l'organisme notifié qui a délivré l'attestation d'examen de la conception de toute modification apportée à la conception approuvée. Les modifications apportées à la conception approuvée doivent recevoir une approbation complémentaire de l'organisme notifié qui a délivré l'attestation d'examen «CE de la conception» lorsque ces modifications peuvent remettre en cause la conformité aux exigences essentielles de la directive ou aux conditions prescrites pour l'utilisation du produit. Cette approbation complémentaire est délivrée sous la forme d'un complément à l'attestation initiale d'examen «CE de la conception».
- 7.5. Les organismes notifiés communiquent sur demande aux administrations de l'État membre du pavillon et aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant:
- les attestations d'examen «CE de la conception» et les compléments délivrés,
  - les approbations et les approbations complémentaires «CE de la conception» retirées.
-

*Appendice***Documentation technique fournie par le fabricant à l'organisme notifié**

Les dispositions du présent appendice s'appliquent à tous les modules de l'annexe B.

La documentation technique visée à l'annexe B doit comprendre toutes les informations pertinentes ou les moyens mis en œuvre par le fabricant pour s'assurer de la conformité de l'équipement aux exigences essentielles qui s'y appliquent.

La documentation technique permet la compréhension de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit ainsi que l'évaluation de la conformité aux exigences des instruments internationaux applicables.

Elle contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation:

- une description générale du type,
- des dessins de conception, de norme de construction et de fabrication, ainsi que des schémas de composants, sous-ensembles, circuits, etc.,
- les descriptions et explications nécessaires à la compréhension des dessins et schémas susmentionnés et du fonctionnement du produit,
- les résultats des calculs de conception réalisés, des contrôles impartiaux effectués, etc.,
- les rapports d'essais impartiaux,
- les manuels d'installation, d'utilisation et d'entretien.

Le cas échéant, la documentation relative à la conception doit contenir les éléments suivants:

- les attestations relatives aux équipements incorporés dans l'appareil,
  - les attestations et certificats relatifs aux méthodes de fabrication et/ou d'inspection et/ou de surveillance de l'appareil,
  - tout autre document permettant à l'organisme notifié d'effectuer une meilleure évaluation.
-

## ANNEXE C

**Critères minimaux devant être pris en compte par les États membres dans la notification des organismes**

1. Les organismes notifiés doivent être conformes aux normes pertinentes de la série EN 45 000.
2. L'organisme notifié est indépendant et n'est pas sous le contrôle des fabricants ni des fournisseurs.
3. L'organisme notifié doit être établi sur le territoire de la Communauté.
4. Lorsque l'organisme notifié délivre des homologations au nom d'un État membre, ce dernier est tenu de s'assurer de ce que les qualifications, l'expérience technique et le personnel de l'organisme notifié sont de nature à permettre à l'organisme notifié de délivrer des homologations conformes aux exigences de la présente directive et de garantir un haut niveau de sécurité.
5. L'organisme notifié doit être en mesure de fournir une expertise dans le domaine maritime.

Un organisme notifié est habilité à exécuter les procédures d'évaluation de la conformité pour tout opérateur économique établi dans la Communauté ou hors de celle-ci.

Un organisme notifié peut exécuter les procédures d'évaluation de la conformité dans tout État membre ou État tiers soit en utilisant les moyens propres dont il dispose à son siège, soit en faisant appel au personnel de sa filiale à l'étranger.

Dans le cas où une filiale de l'organisme notifié exécute les procédures d'évaluation de la conformité, tous les documents relatifs aux procédures d'évaluation de la conformité sont délivrés par et au nom de l'organisme notifié et non au nom de la filiale.

Toutefois, une filiale d'un organisme notifié qui est établie dans un autre État membre peut délivrer des documents relatifs aux procédures d'évaluation de la conformité si elle est notifiée par l'État membre en question.

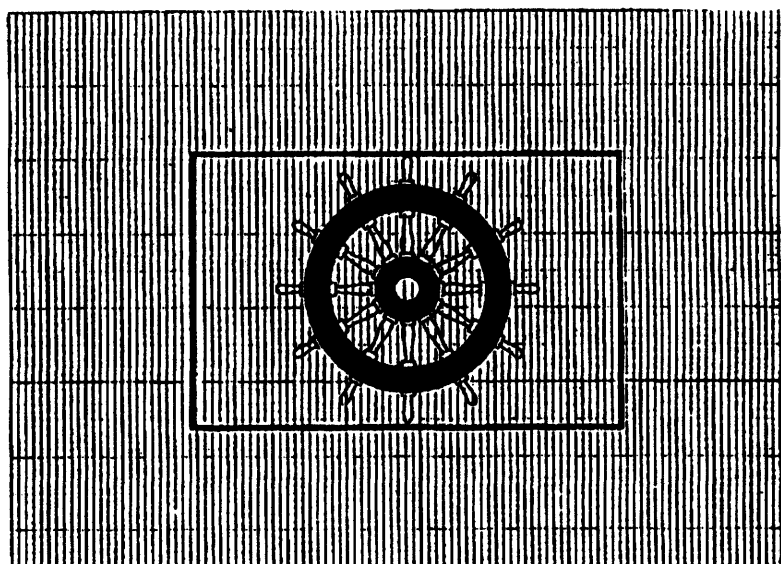
---



## ANNEXE D

## Marquage de conformité

Le marquage de conformité est conforme au graphisme suivant:



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

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

Cette dimension minimale peut ne pas être respectée pour les pièces de petite taille.

## II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

## CONSEIL

## PROTOCOLE

fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues dans l'accord entre la Communauté économique européenne et le gouvernement de la république populaire d'Angola sur la pêche au large de l'Angola pour la période du 3 mai 1996 au 2 mai 1999 <sup>(1)</sup>

*Article premier*

À dater du 3 mai 1996, et ce pour une période de trois ans, les limites visées à l'article 2 de l'accord sont les suivantes.

## 1) Crevettiers:

6 550 tonneaux de jauge brute (tjb) par mois, en moyenne annuelle (au maximum 22 navires).

Les quantités pêchées par les navires de la Communauté ne dépasseront pas 5 000 tonnes de crevettes, dont 30 % de crevettes roses et 70 % de crevettes grises.

## 2) Chalutiers de pêche démersale:

2 000 tonneaux de jauge brute (tjb) par mois, en moyenne annuelle.

## 3) Palangre de fond, filet maillant fixe:

1 750 tonneaux de jauge brute (tjb) par mois, en moyenne annuelle.

La pêche dirigée vers le *Centrophorus granulosus* est interdite.

## 4) Thoniers senneurs congélateurs:

9 navires.

## 5) Palangriers de surface:

12 navires.

## 6) À titre expérimental: pêche des espèces pélagiques:

2 navires.

Eu égard à son caractère, cette pêche est soumise à une période expérimentale de six mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent protocole.

*Article 2*

1. La compensation financière visée à l'article 7 de l'accord pour la période prévue à l'article 1<sup>er</sup> est fixée à 31 millions d'écus, payables en trois tranches annuelles égales, sur un compte à indiquer par le ministère de la pêche.

2. Si des navires sortent du cadre de l'accord et si les autorités angolaises n'acceptent pas leur remplacement par d'autres navires, la diminution des possibilités de pêche en résultant pour la Communauté donne lieu à une adaptation proportionnelle de la compensation financière visée au paragraphe 1.

3. L'affectation de cette compensation relève de la compétence exclusive de l'Angola.

*Article 3*

Durant la période visée à l'article 1<sup>er</sup>, la Communauté contribue pour un montant de 5 millions d'écus au financement des programmes scientifiques et techniques angolais (équipement, infrastructure, surveillance, séminaires, études, soutien institutionnel de la pêche artisanale, etc.). Ce montant est payable en trois tranches annuelles égales auprès de l'Institut de recherche de la pêche du ministère de la pêche. Une partie de ce montant peut être utilisée pour couvrir les contributions de l'Angola aux organisations internationales de pêche.

<sup>(1)</sup> Voir décision 96/569/CE (JO n° L 250 du 2. 10. 1996, p. 14).

Pendant la durée du présent protocole, la Communauté contribue à la réalisation d'études scientifiques et de campagnes de recherche à concurrence d'un montant de 350 000 écus par an.

#### *Article 4*

Les deux parties conviennent que l'amélioration de la compétence et des connaissances des personnes affectées à la pêche maritime constitue un élément essentiel du succès de leur coopération. À cet effet, la Communauté met à la disposition des autorités angolaises des bourses d'études et de formation pratique dans les diverses disciplines scientifiques, techniques et économiques concernant la pêche.

Ces bourses peuvent être également utilisées dans tout État lié à la Communauté par un accord de coopération. Le coût total de ces bourses ne peut pas dépasser 3 millions d'écus. Ce montant est versé sur le compte indiqué par le ministère de la pêche en trois tranches annuelles égales. Ce ministère gère la totalité des bourses et autres actions ainsi financées.

#### *Article 5*

Au cas où la Communauté omettrait d'effectuer les paiements prévus aux articles 2, 3 et 4 dans les délais fixés, l'application de l'accord peut être suspendue.

#### *Article 6*

L'annexe de l'accord entre la Communauté économique européenne et le gouvernement de la république populaire d'Angola sur la pêche au large de l'Angola est abrogée et remplacée par les annexes A et B du présent protocole.

#### *Article 7*

Le présent protocole entre en vigueur à la date de sa signature.

Il est applicable à partir du 3 mai 1996.

## ANNEXE A

## Conditions d'exercice de la pêche dans les eaux de l'Angola par les navires de la Communauté

## A. DEMANDES DE LICENCES ET FORMALITÉS DE DÉLIVRANCE

- a) La Commission des Communautés européennes introduit auprès de l'autorité angolaise compétente en matière de pêche, par l'intermédiaire de la délégation de la Commission des Communautés européennes en Angola, une demande, établie par l'armateur, pour chaque navire désirant exercer une activité de pêche au titre du présent accord, et ce au moins quinze jours avant la date du début de la période de validité sollicitée. Les demandes sont faites au moyen des formulaires fournis à cet effet par l'Angola, dont les modèles figurent aux appendices 1 et 2. Lors de la première demande, le formulaire est accompagné d'un certificat de jauge du navire. Chaque demande de licence doit être accompagnée de la preuve du paiement de la redevance pour la période de sa validité.

Aux fins du présent protocole, les produits de la pêche capturés par les navires communautaires opérant dans le cadre de l'accord sont d'origine communautaire.

- b) Chaque licence est délivrée à l'armateur pour un navire déterminé. À la demande de la Commission des Communautés européennes, la licence valable pour un navire est, en cas de force majeure démontrée, remplacée par une licence valable pour un autre navire de la Communauté de caractéristiques similaires.
- c) Les licences sont remises par les autorités angolaises au capitaine du navire dans le port de Luanda, après inspection du navire par l'autorité compétente. Toutefois, dans le cas des thoniers et des palangriers de surface, une copie de la licence peut être envoyée par télécopieur aux armateurs ou à leurs représentants ou agents.
- d) La délégation de la Commission des Communautés européennes en Angola reçoit notification des licences délivrées par l'autorité angolaise compétente en matière de pêche.
- e) La licence doit être conservée à bord en permanence: toutefois, dans le cas des thoniers et des palangriers de surface, dès la réception de la notification de paiement de l'avance par la Commission des Communautés européennes aux autorités angolaises, le navire est inscrit sur une liste des navires autorisés à pêcher qui est communiquée aux autorités angolaises compétentes en matière de contrôle de la pêche. En attendant la réception de la licence définitive, une copie de cette licence peut être obtenue par télécopieur. Cette copie doit être conservée à bord.
- f) Les licences sont valables pour une durée d'un an.
- g) Chaque navire doit être représenté par un agent agréé par le ministère de la pêche résidant officiellement en Angola.
- h) Les autorités angolaises communiquent, dans les délais les plus brefs, les informations relatives aux comptes bancaires et aux devises à utiliser pour l'exécution financière de l'accord.

## B. REDEVANCES

## I. Dispositions applicables aux chalutiers

Les redevances sont fixées:

- pour les crevettiers: à 56 écus par tonneau de jauge brute par mois,
- pour la pêche démersale: à 195 écus par tonneau de jauge brute par an.

Le paiement des redevances peut être effectué à échéances trimestrielles ou semestrielles. Dans ce cas, le montant est majoré respectivement de 5 et de 3 %.

## II. Dispositions applicables aux thoniers et aux palangriers de surface

Les redevances sont fixées à 20 écus par tonne capturée dans la zone de pêche de l'Angola.

Les licences sont délivrées après versement d'une somme forfaitaire de 4 000 écus par an et par thonier sennear congélateur, soit l'équivalent des redevances à acquitter pour 200 tonnes de capture par an et d'une somme forfaitaire de 2 000 écus par an et par palangrier de surface, soit l'équivalent des redevances à acquitter pour 100 tonnes de capture par an.

Le décompte final des redevances dues au titre de la campagne est arrêté par la Commission des Communautés européennes à la fin du premier trimestre de l'année suivant celle des captures, sur la base des déclarations des captures établies par navire et confirmées par un organisme scientifique spécialisé établi dans la région.

Ce décompte est communiqué simultanément aux autorités angolaises et aux armateurs. Chaque éventuel paiement additionnel sera effectué par les armateurs au plus tard trente jours après la notification du décompte final, au compte ouvert auprès d'une institution financière ou de tout autre organisme désigné par les autorités angolaises.

Toutefois, si le montant du décompte définitif n'atteint pas le montant de l'avance visée ci-dessus, la différence n'est pas récupérable par l'armateur.

#### C. REPOS BIOLOGIQUE

Chaque année, une période de repos biologique peut être décidée pour la pêche à la crevette, sur la base des résultats des observations scientifiques effectuées. Cette période sera notifiée à la Commission et aux armateurs par un préavis de trois mois au minimum. Les armateurs ne paient pas la redevance durant la période de repos biologique.

#### D. PRISES ACCESSOIRES

Les prises accessoires des crevettiers sont la propriété des armateurs. Ils sont autorisés à pêcher des crabes à concurrence de 500 tonnes par an.

#### E. DÉBARQUEMENTS

Les palangriers de surface de la Communauté s'efforcent de participer à l'approvisionnement des conserveries de thon de l'Angola en fonction de leur effort de pêche dans la zone à un prix fixé d'un commun accord entre les armateurs et les autorités de pêche de l'Angola, sur la base des prix courants du marché international. Le montant est acquitté en monnaie convertible.

#### F. TRANSBORDEMENTS

Tous les transbordements doivent être notifiés huit jours à l'avance aux autorités angolaises compétentes et s'effectuer dans l'une des baies de Luanda ou de Lobito en présence des autorités fiscales de l'Angola.

Une copie des documents de transbordement doit être transmise au département de l'inspection et de la surveillance du ministère de la pêche quinze jours avant la fin de chaque mois pour le mois précédent.

#### G. DÉCLARATION DES CAPTURES

##### 1. Crevettiers et chalutiers de pêche démersale

- a) Ces navires sont tenus de communiquer à l'Institut de recherche de la pêche à Luanda, par l'intermédiaire de la délégation de la Commission des Communautés européennes à la fin de chaque campagne de pêche, les fiches de captures figurant aux appendices 3 et 4.

En outre, chaque navire doit adresser un rapport mensuel mentionnant les captures effectuées pendant le mois et les quantités détenues à bord le dernier jour du mois au cabinet du plan du ministère de la pêche. Ce rapport doit être présenté au plus tard le quarante-cinquième jour suivant le mois en question. En cas de non-respect de ces dispositions, l'Angola se réserve le droit d'appliquer les sanctions prévues par sa réglementation en vigueur.

- b) De plus, ils doivent communiquer chaque jour leur position géographique et les captures de la veille à la station radio de Luanda. L'indicatif d'appel est notifié à l'armateur au moment de la délivrance de la licence de pêche. En cas d'impossibilité d'utilisation de cette radio, les navires peuvent utiliser d'autres moyens alternatifs de communication tels que le télex ou le télégramme.

Ces navires ne peuvent sortir de la zone de pêche de l'Angola que sur autorisation préalable du département de l'inspection et de la surveillance du ministère de la pêche et après vérification des captures détenues à bord.

## 2. Thoniers et palangriers de surface

Pendant leurs activités dans la zone de pêche de l'Angola, les navires doivent communiquer à la station radio de Luanda, tous les trois jours, leur position et le volume de leurs captures. Au moment d'entrer ou de quitter la zone de pêche de l'Angola, les navires doivent communiquer à la station radio de Luanda leur position et le volume des captures détenues à bord.

En cas d'impossibilité d'utilisation de cette radio, les navires peuvent utiliser d'autres moyens alternatifs de communication tels que le télex ou le télégramme.

En outre, le capitaine doit tenir un journal de pêche, conformément à l'appendice 5, pour chaque période de pêche passée dans la zone de pêche de l'Angola.

Le formulaire doit être rempli lisiblement, signé par le capitaine du navire et envoyé, dans un délai de quarante-cinq jours après la fin de la campagne de pêche, au département de l'inspection et de la surveillance du ministère de la pêche par l'intermédiaire de la délégation de la Commission des Communautés européennes.

En cas de non-respect de cette disposition, l'Angola se réserve le droit d'appliquer les sanctions prévues par sa réglementation en vigueur.

## H. ZONES DE PÊCHE

- a) Les zones de pêche accessibles aux crevettiers comprennent toutes les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la république d'Angola au nord de 12° 20' et au-delà des 12 milles marins mesurés à partir des lignes de base.
- b) Les zones de pêche accessibles aux thoniers senneurs congélateurs et aux palangriers de surface comprennent toutes les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la république d'Angola au-delà des 12 milles marins mesurés à partir des lignes de base.
- c) Les zones de pêche accessibles aux navires de pêche démersale comprennent les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la république d'Angola:
- pour les chalutiers, au-delà des 12 milles marins mesurés à partir des lignes de base et limités au nord par le parallèle 13° 00' sud et au sud par une ligne se situant à 5 milles au nord de la frontière entre les zones économiques exclusives de l'Angola et de la Namibie,
  - pour les navires utilisant d'autres engins de pêche, au-delà de 8 milles marins mesurés à partir des lignes de base, limités au sud par une ligne se situant à 5 milles au nord de la frontière entre les zones économiques exclusives de l'Angola et de la Namibie.

## I. EMBARQUEMENT DES MARINS

L'armateur auquel une licence a été délivrée au titre du présent accord doit contribuer à la formation professionnelle pratique d'au moins cinq marins, librement choisis dans une liste soumise par le ministère de la pêche angolais, à bord de chaque navire, à l'exception des thoniers senneurs congélateurs et des palangriers de surface.

Au cas où, à la demande de l'Angola, un observateur est embarqué, il est considéré comme inclus dans le nombre de cinq marins visé ci-dessus.

Les armateurs communautaires s'efforcent d'augmenter le nombre de marins et d'améliorer leur formation professionnelle.

Les salaires des marins, fixés par les deux parties sont à la charge de l'armateur et sont versés sur un compte ouvert auprès d'une institution financière désignée par le ministère de la pêche. Ces salaires devront inclure les assurances vie tous risques correspondantes.

#### J. OBSERVATEURS SCIENTIFIQUES

Tout navire peut être invité à accueillir à son bord un observateur scientifique désigné et salarié par le ministère de la pêche.

Les conditions de séjour à bord de cet observateur scientifique sont celles des officiers du bateau. L'observateur scientifique doit disposer de toutes les facilités nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Les conditions d'embarquement et les travaux des observateurs scientifiques ne doivent ni interrompre ni entraver les opérations de pêche.

Afin de rembourser l'Angola des frais découlant de la présence des observateurs à bord des navires, les armateurs acquittent un montant de 15 écus pour chaque jour pendant lequel l'observateur exerce son activité sur le bateau. La durée de l'embarquement d'un observateur scientifique à bord d'un navire est d'une marée.

#### K. INSPECTION ET CONTRÔLE

Sur demande des autorités angolaises, les navires de pêche de la Communauté qui opèrent dans le cadre de l'accord doivent permettre et faciliter la montée à bord et l'accomplissement des fonctions de tout fonctionnaire angolais chargé de l'inspection et du contrôle des activités de pêche.

La présence de ces fonctionnaires à bord ne doit pas dépasser le temps nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.

#### L. APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT, RÉPARATIONS ET PRESTATION D'AUTRES SERVICES

Chaque fois que cela est possible, l'approvisionnement en carburant et en eau, de même que les entretiens et les réparations en chantier de tous les navires qui opèrent dans la zone de pêche angolaise au titre du présent accord, à l'exception des thoniers, doivent avoir lieu en Angola.

Sous réserve des mêmes conditions, le transport des équipages doit être assuré par la compagnie aérienne nationale angolaise (TAAG).

L'approvisionnement en carburant est interdit en dehors des rades de Luanda ou de Lobito sauf en cas d'autorisation du département de l'inspection et de la surveillance du ministère de la pêche.

#### M. MAILLAGE

La dimension minimale de la maille utilisée est la suivante:

- a) pêche crevettière: 40 millimètres;
- b) pêche démersale: 110 millimètres.

L'introduction d'un nouveau maillage ne sera applicable aux navires de la Communauté qu'à partir du sixième mois suivant la notification à la Commission des Communautés européennes.

#### N. PROCÉDURE EN CAS D'ARRAISONNEMENT

La délégation de la Commission des Communautés européennes à Luanda est informée dans un délai de quarante-huit heures de tout arraisonnement d'un bateau de pêche battant pavillon d'un État membre de la Communauté, intervenu dans la zone de pêche de l'Angola dans le cadre du présent accord et reçoit simultanément un rapport des circonstances et des raisons qui ont mené à cet arraisonnement.

## ANNEXE B

**Conditions d'exercice de la pêche des espèces pélagiques dans les eaux de l'Angola par les navires de la Communauté européenne****A. DEMANDES DE LICENCES ET FORMALITÉS DE DÉLIVRANCE**

- a) La Commission des Communautés européennes introduit auprès de l'autorité angolaise compétente en matière de pêche, par l'intermédiaire de la délégation de la Commission des Communautés européennes en Angola, une demande, établie par l'armateur, pour chaque navire désirant exercer une activité de pêche au titre du présent accord, et ce au moins quinze jours avant la date du début de la période de validité sollicitée. Les demandes sont faites au moyen des formulaires fournis à cet effet par l'Angola, dont les modèles figurent à l'appendice 1. Lors de la première demande, le formulaire est accompagné d'un certificat de jauge du navire. Chaque demande de licence doit être accompagnée de la preuve du paiement de la redevance pour la période de sa validité.

En cas de renouvellement de la licence, seule est présentée aux autorités angolaises la preuve du paiement de la redevance pour la période sollicitée; les documents visés ci-dessus sont présentés uniquement lors de la première demande de licence ou en cas de modification des caractéristiques techniques du navire.

- b) Chaque licence est délivrée à l'armateur pour un navire déterminé. À la demande de la Commission des Communautés européennes, la licence valable pour un navire est, en cas de force majeure démontrée, remplacée par une licence valable pour un autre navire de la Communauté de caractéristiques similaires.
- c) Lors de la première demande, les licences sont remises par les autorités angolaises au capitaine du navire dans le port le plus proche après inspection du navire par l'autorité compétente.
- d) La délégation de la Commission des Communautés européennes en Angola reçoit notification des licences délivrées par l'autorité angolaise compétente en matière de pêche.
- e) La licence doit être conservée à bord en permanence; toutefois, dès la réception de la notification de paiement de l'avance par la Commission des Communautés européennes aux autorités angolaises, le navire est inscrit sur une liste des navires autorisés à pêcher qui est communiquée aux autorités angolaises compétentes en matière de contrôle de la pêche. En attendant la réception de la licence définitive, une copie de cette licence peut être obtenue par télécopieur. Cette copie doit être conservée à bord.
- f) Les licences sont valables pour une durée minimale d'un mois et peuvent être renouvelées.
- g) Chaque navire doit être représenté par un agent agréé par le ministère de la pêche résidant officiellement en Angola.
- h) Les autorités angolaises communiquent, avant l'entrée en vigueur du présent protocole, les informations relatives aux comptes bancaires et aux devises à utiliser pour le paiement des redevances.
- i) La licence concerne la pêche du chinchard et du maquereau. Les captures accessoires détenues à bord ne peuvent dépasser 10 %.

**B. REDEVANCES**

La redevance est fixée à 2 écus par GT par mois.

Au terme de la période expérimentale, les conditions d'exercice de la pêche seront fixées d'un commun accord entre les armateurs et les autorités angolaises sur la base de l'analyse des résultats de la campagne expérimentale.

**C. TRANSBORDEMENTS**

Tous les transbordements doivent être notifiés huit jours à l'avance aux autorités angolaises compétentes et s'effectuer dans l'une des baies de Luanda ou de Lobito en présence des autorités fiscales de l'Angola.



Une copie des documents de transbordement doit être transmise au département de l'inspection et de la surveillance du ministère de la pêche quinze jours avant la fin de chaque mois pour le mois précédent.

#### D. DÉCLARATION DES CAPTURES

- a) Ces navires sont tenus de communiquer à l'Institut de recherche de la pêche à Luanda, par l'intermédiaire de la délégation de la Commission des Communautés européennes à la fin de chaque campagne de pêche, les fiches de captures figurant à l'appendice 6.

En outre, chaque navire doit adresser un rapport mensuel mentionnant les captures effectuées pendant le mois et les quantités détenues à bord le dernier jour du mois au cabinet du plan du ministère de la pêche. Ce rapport doit être présenté au plus tard le quarante-cinquième jour suivant le mois en question.

- b) Ces navires ne peuvent sortir de la zone de pêche de l'Angola que sur autorisation préalable du département de l'inspection et de la surveillance du ministère de la pêche et après vérification des captures détenues à bord.

En cas de non-respect de cette disposition, l'Angola se réserve le droit d'appliquer les sanctions prévues par sa réglementation en vigueur.

#### E. ZONES DE PÊCHE

Les zones de pêche accessibles aux navires de pêche des espèces pélagiques comprennent les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la république d'Angola au-delà des 12 milles marins.

#### F. EMBARQUEMENT DES MARINS

Durant la période expérimentale, les navires pêchant des espèces pélagiques ne sont pas soumis à l'obligation d'embarquer des marins angolais.

#### G. OBSERVATEURS SCIENTIFIQUES

Tout navire peut être invité à accueillir à son bord un observateur scientifique désigné et salarié par le ministère de la pêche.

Les conditions de séjour à bord de cet observateur scientifique sont celles des officiers du bateau. L'observateur scientifique doit disposer de toutes les facilités nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Les conditions d'embarquement et les travaux des observateurs scientifiques ne doivent ni interrompre ni entraver les opérations de pêche.

Afin de rembourser l'Angola des frais découlant de la présence des observateurs à bord des navires, les armateurs acquittent un montant de 15 écus pour chaque jour pendant lequel l'observateur exerce son activité sur le bateau. La durée de l'embarquement d'un observateur scientifique à bord d'un navire est d'une marée.

#### H. INSPECTION ET CONTRÔLE

Sur demande des autorités angolaises, les navires de pêche de la Communauté qui opèrent dans le cadre de l'accord doivent permettre et faciliter la montée à bord et l'accomplissement des fonctions de tout fonctionnaire angolais chargé de l'inspection et du contrôle des activités de pêche.

La présence de ces fonctionnaires à bord ne doit pas dépasser le temps nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.

#### I. APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT, RÉPARATIONS ET PRESTATION D'AUTRES SERVICES

Chaque fois que cela est possible, l'approvisionnement en carburant et en eau, de même que les entretiens et les réparations en chantier de tous les navires qui opèrent dans la zone de pêche angolaise au titre du présent accord, à l'exception des thoniers, doivent avoir lieu en Angola.

Sous réserve des mêmes conditions, le transport des équipages doit être assuré par la compagnie aérienne nationale angolaise (TAAG).

L'approvisionnement en carburant est interdit en dehors des rades de Luanda ou de Lobito sauf en cas d'autorisation du département de l'inspection et de la surveillance du ministère de la pêche.

#### J. MAILLAGE

La dimension minimale de la maille utilisée est celle qui est prévue par la législation nationale.

#### K. PROCÉDURE EN CAS D'ARRAISONNEMENT

La délégation de la Commission à Luanda est informée dans un délai de quarante-huit heures de tout arraisonnement d'un bateau de pêche battant pavillon d'un État membre de la Communauté, intervenu dans la zone de pêche de l'Angola dans le cadre du présent accord et reçoit simultanément un rapport des circonstances et des raisons qui ont mené à cet arraisonnement.

---

## Appendice 1

DEMANDE DE LICENCE POUR PÊCHER LA CREVETTE ET LES ESPÈCES DÉMERSALES DANS LES  
EAUX DE L'ANGOLA

## VOLET A

1. Nom du propriétaire/armateur: .....
2. Nationalité du propriétaire/armateur: .....
3. Adresse commerciale du propriétaire/armateur: .....
4. Additifs chimiques pouvant être utilisés (appellation et composition): .....

## VOLET B

*À remplir pour chaque navire*

1. Durée de validité: .....
2. Nom du navire: .....
3. Année de construction: .....
4. Pavillon d'origine: .....
5. Battant actuellement pavillon: .....
6. Date d'acquisition du pavillon actuel: .....
7. Année d'acquisition: .....
8. Port de numéro d'immatriculation: .....
9. Type de pêche: .....
10. Jauge brute: .....
11. Indicatif d'appel radio: .....
12. Longueur hors tout (m): .....
13. Étrave (m): .....
14. Creux (m): .....
15. Matériau de construction de la coque: .....
16. Puissance du moteur: .....
17. Vitesse (nœuds): .....
18. Capacité de la chambre de réfrigération: .....
19. Capacité des réservoirs (m<sup>3</sup>): .....
20. Capacité des cales à poisson (m<sup>3</sup>): .....
21. Couleur de la coque: .....
22. Couleur des superstructures: .....

## 23. Équipement de communication du bord:

Type	Marque	Puissance (watts)	Année de construction	Fréquences	
				Réception	Transmission

## 24. Équipement de navigation et de détection:

Type	Marque	Modèle	Portée

25. Nom du capitaine: .....

26. Nationalité du capitaine: .....

*Joindre:*

- trois photographies en couleur du navire (vue latérale),
- une illustration et une description détaillée des engins de pêche utilisés,
- un document établissant que le représentant du propriétaire/armateur est habilité à signer la présente demande.

.....  
(date de la demande).....  
(signature du représentant du propriétaire/armateur)

## Appendice 2

## DEMANDE DE LICENCE POUR PÊCHER LES THONIDÉS DANS LES EAUX DE L'ANGOLA

## VOLET A

1. Nom du propriétaire/armateur: .....
2. Nationalité du propriétaire/armateur: .....
3. Adresse commerciale du propriétaire/armateur: .....  
.....  
.....

## VOLET B

*À remplir pour chaque navire*

1. Durée de validité: .....
2. Nom du navire: .....
3. Année de construction: .....
4. Pavillon d'origine: .....
5. Battant actuellement pavillon: .....
6. Date d'acquisition du pavillon actuel: .....
7. Année d'acquisition: .....
8. Port de numéro d'immatriculation: .....
9. Type de pêche: .....
10. Jauge brute: .....
11. Indicatif d'appel radio: .....
12. Longueur hors tout (m): .....
13. Étrave (m): .....
14. Creux (m): .....
15. Matériau de construction de la coque: .....
16. Puissance du moteur: .....
17. Vitesse (nœuds): .....
18. Cabines: .....
19. Capacité des réservoirs (m<sup>3</sup>): .....
20. Capacité de cales à poisson (m<sup>3</sup>): .....
21. Capacité de congélation (tonnes/24 h) et système utilisé: .....  
.....
22. Couleur de la coque: .....
23. Couleur des superstructures: .....

## 24. Équipement de communication du bord:

Type	Marque	Modèle	Puissance (watts)	Année de construction	Fréquences	
					Réception	Transmission

## 25. Équipement de navigation et de détection:

Type	Marque	Modèle

26. Bateaux auxiliaires utilisés (pour chaque navire): .....
- 26.1. Jauge brute: .....
- 26.2. Longueur hors tout (m): .....
- 26.3. Étrave (m): .....
- 26.4. Creux (m): .....
- 26.5. Matériau de construction de la coque: .....
- 26.6. Puissance du moteur: .....
- 26.7. Vitesse (nœuds): .....
27. Équipement aérien auxiliaire de détection du poisson (même s'il n'est pas installé à bord): .....
- .....
28. Port d'attache: .....
29. Nom du capitaine: .....
30. Nationalité du capitaine: .....

*Joindre:*

- trois photographes en couleur du navire (vue latérale), des bateaux de pêche auxiliaires et de l'équipement aérien auxiliaire de détection du poisson,
- une illustration et une description détaillée des engins de pêche utilisés,
- un document établissant que le représentant du propriétaire/armateur est habilité à signer la présente demande.

.....  
(date de la demande)

.....  
(signature du représentant du propriétaire/armateur)



Appendice 3.2

FICHE DE VOYAGE

Indicatif d'appel (1)	Départ (6)		Arrivée (7)
Matricule (2)	Date		
Nom du navire (3)	Port		
Nationalité (4)	Nom du capitaine et signature (8)		
Armateur (5)			

ENGINS DE PÊCHE (préciser et indiquer les dimensions) (9)

Engins	Ralingue (m) (g)	Ralingue inférieure (m)	Maillage de la poche (mm)
Chalut démersal (a)			
Chalut pélagique (b)			
Chalut à crevettes (c)			
		Profondeur (m)	
Senne (d)			
		Nombre d'hameçons	
Palangre (e)			
		Profondeur (m)	
Filet maillant/Trémail (f)			
Autres (préciser)			

PRINCIPALES ESPÈCES CIBLES (prière de mentionner le nom ou le numéro d'ordre) (10)

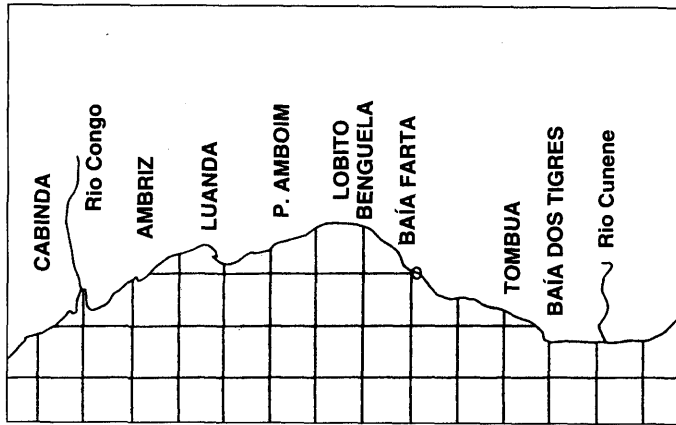
--	--

Prière d'indiquer le nombre TOTAL DE JOURS DE PÊCHE dans chaque case du plan ci-contre (11)

--	--

TOTAL DES CAPTURES (KG) (poids de tout le poisson à bord du navire) (12)

--	--



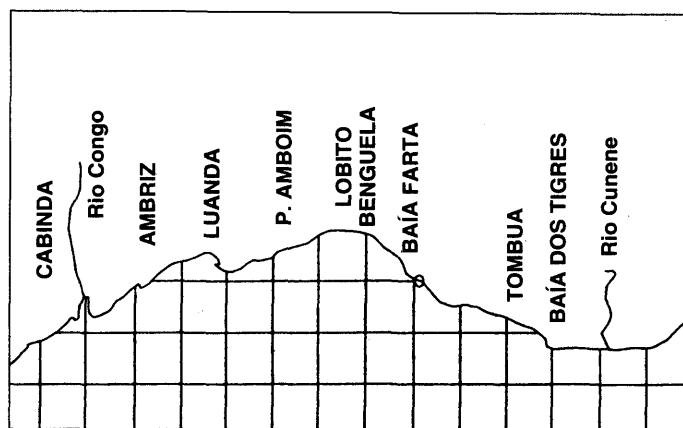




Appendice 4.2

FICHE DE VOYAGE

Indicatif d'appel (1)	Départ (6)		Arrivée (7)
Matricule (2)	Date	Port	
Nom du navire (3)	Nom du capitaine et signature (8)		
Nationalité (4)			
Armateur (5)			



ENGINS DE PÊCHE (préciser et indiquer les dimensions) (9)

Engins	Ralingue (m) (g)	Ralingue inférieure (m)	Maillage de la poche (mm)
Chalut démersal (a)			
Chalut pélagique (b)			
Chalut à crevettes (c)			
	Ralingue de flotteurs	Profondeur (m)	
Senne (d)			
	Longueur (m)	Nombre d'hameçons	
Palangre (e)		Profondeur (m)	
Filet maillant/Trémail (f)			
Autres (préciser)			

PRINCIPALES ESPÈCES CIBLES (prière de mentionner le nom ou le numéro d'ordre) (10)

--	--

Prrière d'indiquer le nombre TOTAL DE JOURS DE PÊCHE dans chaque case du plan ci-contre (11)

--	--

TOTAL DES CAPTURES (KG) (poids de tout le poisson à bord du navire) (12)

--	--



Appendice 6

STATISTIQUES RELATIVES AUX ACTIVITÉS DE PÊCHE PÉLAGIQUE

MINISTÈRE DE LA PÊCHE

Nom du navire: Nationalité (pavillon)		Zone de pêche		Nombre de traits	Nombre d'heures de pêche	Espèces (kg)			Total	
Puissance du moteur Jauge brute (tjb)		Longitude	Latitude			Maquereaux	Maquereaux et chinchards	Chinchards		Autres poissons
Méthode de pêche Port d'attache		Année:								
Mois:										
1)										
2)										
3)										
4)										
5)										
6)										
7)										
8)										
9)										
10)										
11)										
12)										
13)										
14)										
15)										
16)										
17)										
18)										
19)										
20)										
21)										
22)										
23)										
24)										
25)										
26)										
27)										
28)										
29)										
30)										
31)										
		TOTAL								

## PROTOCOLE

fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues dans l'accord entre la Communauté européenne et le gouvernement de la république démocratique de São Tomé et Prince concernant la pêche au large de São Tomé et Prince, pour la période du 1<sup>er</sup> juin 1996 au 31 mai 1999 <sup>(1)</sup>

*Article premier*

À partir du 1<sup>er</sup> juin 1996 et pour une période de trois ans, les possibilités de pêche accordées conformément à l'article 2 de l'accord sont fixées à trente-sept thoniers sennieurs congélateurs et sept thoniers canneurs et vingt-cinq palangriers de surface.

*Article 2*

1. La compensation financière visée à l'article 6 de l'accord est fixée pour la période prévue à l'article 1<sup>er</sup> à 1 800 000 écus, payable en trois tranches annuelles égales. Ce montant couvre un poids de captures dans les eaux de São Tomé et Prince de 9 000 tonnes par an. Si les captures de thonidés effectuées dans les eaux de São Tomé et Prince par les navires de la Communauté dépassent cette quantité, le montant précité est augmenté à raison de 50 écus par tonne supplémentaire.

2. L'affectation de cette compensation relève de la compétence exclusive du gouvernement de la république démocratique de São Tomé et Prince. Elle est versée au compte de la banque centrale de São Tomé et Prince.

*Article 3*

1. En plus du montant visé à l'article 2, la Communauté, pendant la période visée à l'article 1<sup>er</sup>, finance des programmes scientifiques et techniques destinés notamment à améliorer les connaissances halieutiques et biologiques concernant la zone économique exclusive de São Tomé et Prince, pour un montant de 187 500 écus.

2. Ces programmes sont élaborés conjointement par les autorités compétentes de São Tomé et Prince et de la Communauté, celle-ci participant, le cas échéant, à leur mise en œuvre. Après approbation de leur contenu, les programmes sont financés par versements sur un compte indiqué par les autorités compétentes de São Tomé et Prince.

3. Les autorités compétentes de São Tomé et Prince transmettent aux services de la Commission des Communautés européennes un rapport sur la mise en œuvre des programmes approuvés ainsi que sur les résultats obtenus. La Commission des Communautés européennes se réserve la possibilité de demander aux autorités de São Tomé et Prince tout renseignement complémentaire d'ordre scientifique.

*Article 4*

1. Les deux parties conviennent que l'amélioration de la compétence et des connaissances des personnes affectées à la pêche maritime constitue un élément essentiel de succès de leur coopération. À cet effet, la Communauté, en plus du montant visé à l'article 2:

- a) facilite l'accueil des ressortissants de São Tomé et Prince dans les établissements de ses États membres et met à cette fin à leur disposition des bourses d'études et de formation pratique dans les diverses disciplines scientifiques, techniques et économiques concernant la pêche. Ces bourses peuvent être également utilisées dans tout État lié à la Communauté par un accord de coopération, pour un montant de 35 000 écus;
- b) couvre la participation de São Tomé et Prince au comité régional des pêches du golfe de Guinée et à la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA), pour un montant de 90 000 écus;
- c) supporte les frais de participation à des réunions internationales ou à des stages dans le domaine de la pêche, pour un montant de 62 500 écus.

2. Ces montants sont versés sur les comptes indiqués par le ministère de l'agriculture et des pêches en trois tranches annuelles égales. Ce ministère gère la totalité des actions ainsi financées, visées au paragraphe 1 et transmet aux services de la Commission un rapport détaillé sur l'utilisation des fonds.

*Article 5*

Au cas où la Communauté omettrait d'effectuer les paiements prévus aux articles 2 et 3, l'application du présent protocole peut être suspendue.

<sup>(1)</sup> Voir décision 96/623/CE (JO n° L 279 du 31. 10. 1996, p. 30).

*Article 6*

L'annexe à l'accord entre la Communauté européenne et le gouvernement de la république démocratique de São Tomé et Prince concernant la pêche au large de São Tomé et Prince est abrogée et remplacée par l'annexe au présent protocole.

*Article 7*

Le présent protocole entre en vigueur à la date de sa signature.

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> juin 1996.

## ANNEXE

## Conditions de l'exercice de la pêche dans la zone de pêche de São Tomé et Prince, pour les navires de la Communauté

1. Les procédures applicables à la demande et à la délivrance des licences visées à l'article 4 de l'accord sont les suivantes.

Les autorités compétentes de la Communauté soumettent, par l'intermédiaire de la délégation de la Commission chargée de São Tomé et Prince, au ministère de l'agriculture et des pêches de São Tomé et Prince, une demande pour chaque navire qui désire pêcher en vertu de l'accord, au moins vingt jours avant la date de début de validité demandée.

Les demandes sont présentées conformément au formulaire fourni à cet effet par le gouvernement de la république démocratique de São Tomé et Prince, dont le modèle est joint ci-après (appendice 1).

Les licences sont délivrées, dans un délai de vingt jours après introduction de leur demande, par les autorités de São Tomé et Prince aux armateurs ou à leurs représentants par l'intermédiaire de la délégation de la Commission des Communautés européennes chargée de São Tomé et Prince.

La licence est délivrée au nom d'un navire déterminé et n'est pas transférable. Toutefois, sur demande de la Commission des Communautés européennes, la licence d'un navire peut être et, en cas de force majeure démontrée, est remplacée par une nouvelle licence établie au nom d'un autre navire de caractéristiques similaires à celles du navire à remplacer. L'armateur du navire à remplacer remet la licence annulée au ministère de l'agriculture et des pêches de São Tomé et Prince par l'intermédiaire de la délégation de la Commission des Communautés européennes chargée de São Tomé et Prince.

Sur la nouvelle licence sont indiqués:

- la date de la délivrance,
- le fait que cette licence remplace celle du navire précédent, pour la période de validité restante.

Dans ce cas, aucune nouvelle somme forfaitaire, telle que prévue au point 5, n'est due.

La licence doit être détenue à bord à tout moment; toutefois, dès réception de la notification du paiement de l'avance adressée par la Commission européenne aux autorités de São Tomé et Prince, le navire est inscrit sur une liste des navires autorisés à pêcher, qui est notifiée aux autorités de São Tomé et Prince chargées du contrôle de la pêche. Une copie de ladite licence peut être obtenue par télécopie dans l'attente de la réception de la licence proprement dite; cette copie est conservée à bord.

2. Les licences ont une durée de validité d'un an. Elles sont renouvelables.
3. Les redevances prévues à l'article 4 de l'accord sont fixées à 20 écus par tonne pêchée dans la zone de pêche de São Tomé et Prince.
4. Les autorités compétentes de São Tomé et Prince communiquent les modalités de paiement de la redevance et notamment les comptes bancaires et les monnaies à utiliser.
5. Les licences sont délivrées après versement auprès de la banque centrale de São Tomé et Prince d'une somme forfaitaire de 3 000 écus par thonier senneur congélateur par an et 500 écus par thonier canneur ou palangrier de surface par an, équivalente aux redevances pour:
  - 150 tonnes de thon pêchées par thonier senneur congélateur, par an,
  - 25 tonnes de thon pêchées par thonier canneur ou palangrier de surface, par an.
6. Les navires sont astreints à tenir un journal de pêche, selon le modèle CICTA joint en appendice 2, pour chaque période de pêche passée dans les eaux de São Tomé et Prince. Il est rempli même en cas d'absence de captures.

Pour les périodes pour lesquelles un navire visé au précédent alinéa ne s'est pas trouvé dans les eaux de São Tomé et Prince, il est tenu de remplir le journal de bord visé ci-dessus avec la mention «hors zone économique exclusive (ZEE) de São Tomé et Prince».

Les journaux de bord visés au présent paragraphe sont transmis au ministère de l'agriculture et de la pêche dans le délai de quinze jours ouvrables après leur arrivée dans un port.

Copie de ces documents est adressée aux instituts scientifiques visés au point 7 troisième alinéa et à la délégation de la Commission des Communautés européennes chargée de São Tomé et Prince.

7. São Tomé et Príncipe établit le décompte des redevances dues au titre de l'année calendaire écoulée sur la base des déclarations de captures par navire communautaire et de toute autre information détenue par elle.

Ce décompte est communiqué à la Commission avant le 31 mars pour l'année écoulée, qui le transmet avant le 15 avril simultanément aux armateurs et aux autorités nationales des États membres concernés.

Dans le cas où les armateurs contestent le décompte présenté par São Tomé et Príncipe, ils peuvent consulter les instituts scientifiques compétents pour la vérification des données des captures tels que l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM) et l'Institut océanographique espagnol (IEO), puis se concertent avec les autorités de São Tomé et Príncipe pour établir le décompte définitif avant le 15 mai de l'année en cours. En l'absence d'observation des armateurs à cette date, le décompte établi par São Tomé et Príncipe est considéré comme définitif. Les États membres transmettent à la Commission le décompte définitif relatif à leur propre flotte.

Chaque éventuel paiement additionnel par rapport à l'avance est effectué par les armateurs auprès de la banque centrale de São Tomé et Príncipe au plus tard le 31 mai de la même année.

Toutefois, si le décompte définitif est inférieur au montant de l'avance visée au point 5, la somme résiduelle correspondante n'est pas récupérable par l'armateur.

8. Les navires sont astreints, dans les trois heures après chaque entrée et sortie de zone et tous les trois jours pendant leurs activités de pêche dans les eaux de São Tomé et Príncipe, à communiquer directement aux autorités de São Tomé et Príncipe, prioritairement par télécopieur et, à défaut, pour les navires non équipés du télécopieur, par radio, leur position et les captures détenues à bord.

Le numéro du télécopieur et la fréquence radio sont communiqués au moment de la délivrance de la licence de pêche.

Une copie des communications par télécopieur ou de l'enregistrement des communications radio est conservée par les autorités de São Tomé et Príncipe et les armateurs jusqu'à l'approbation par chacune des deux parties du décompte définitif des redevances visé au point 7.

Un navire surpris en action de pêche sans avoir averti les autorités de São Tomé et Príncipe de sa présence est considéré comme un navire sans licence.

9. Les thoniers sennieurs s'efforcent de mettre leurs prises accessoires éventuelles à la disposition des autorités de São Tomé et Príncipe aux prix convenus de commun accord.
10. Sur demande des autorités de São Tomé et Príncipe, les navires prennent des observateurs à bord. La présence de l'observateur ne doit pas dépasser le temps nécessaire pour effectuer des vérifications des captures par sondage. Le capitaine prend toutes les mesures nécessaires pour faciliter aux observateurs l'accomplissement de leur mission à bord. Le salaire et les charges sociales de l'observateur sont à la charge des autorités compétentes de São Tomé et Príncipe. Au cas où l'observateur est embarqué dans un pays étranger, les frais de voyage de l'observateur sont à la charge de l'armateur. Si un thonier ayant à son bord un observateur de São Tomé et Príncipe sort de la zone de pêche de São Tomé et Príncipe toute mesure doit être prise pour assurer un retour à São Tomé et Príncipe aussi prompt que possible de l'observateur, aux frais de l'armateur.

À cette occasion, et sur demande des autorités de São Tomé et Príncipe, les armateurs des thoniers sennieurs s'efforcent d'embarquer des marins de São Tomé et Príncipe, dans la limite de trois marins pour l'ensemble des thoniers sennieurs communautaires et sans que le nombre d'un marin par navire soit dépassé. Les conditions d'emploi et de rémunération sont librement débattues entre les armateurs et les représentants des marins.

11. Les normes internationales relatives à la pêche au thon, telles que recommandées par la CICTA, sont d'application.
12. La délégation de la Commission des Communautés européennes chargée de São Tomé et Príncipe est informée, dans un délai de quarante-huit heures, de tout arraisonnement d'un bateau de pêche battant pavillon d'un État membre de la Communauté opérant dans le cadre du présent accord, intervenu dans la zone de pêche de São Tomé et Príncipe.

Un rapport succinct des circonstances et des raisons qui ont mené à cet arraisonnement devra être remis dans un délai de soixante-douze heures.



## Appendice 1

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DE SÃO TOMÉ ET PRINCE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES PÊCHES

DEMANDE DE LICENCE DE PÊCHE N° ...

Nom de demandeur: .....

Adresse du demandeur: .....

.....

Nom et adresse de l'armateur du navire: .....

.....

Nom et adresse de son représentant éventuel à São Tomé et Prince: .....

.....

Nom du navire: .....

Type de navire: .....

Pays d'immatriculation: .....

Port et numéro d'immatriculation: .....

Identification extérieure du navire: .....

Indicatif d'appel radio et fréquence: .....

Longueur du navire: .....

Largeur du navire: .....

Type et puissance du moteur: .....

Capacité de cales: .....

Nombre de marins minimal: .....

Type de pêche: .....

Espèces vers lesquelles la pêche est dirigée: .....

.....

Période de validité demandée: .....

«Je certifie que ces informations sont correctes.

Je déclare connaître et approuver et m'engage à respecter et faire respecter la législation en matière de pêche maritime de la république démocratique de São Tomé et Prince, ainsi que la législation internationale applicable.»

Date: .....

LE DEMANDEUR

.....

