

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

*Direction générale des infrastructures, des transports
et de la mer*

Direction des affaires maritimes

**Instruction du 28 juillet 2009 relative aux déclarations écrites de conformité
pour les navires et bateaux de plaisance faisant l'objet d'un marquage « CE »**

NOR : DEVT0917507J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

En application du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement et transposant les directives 94/25/CE du 16 juin 1994 et 2003/44/CE du 16 juin 2003, tout navire entrant dans le champ d'application de cette réglementation doit disposer d'une déclaration écrite de conformité (DEC) attestant du respect de ces dispositions. Il convient de bien distinguer cette DEC des déclarations écrites d'un navire de plaisance hors marquage « CE » instituées par les divisions 240, 243 et 244.

La vérification par les services chargés de l'immatriculation des navires et bateaux de plaisance des éléments portés sur la DEC est un élément important de la surveillance du marché. La présente note a pour objet de faciliter cette vérification qui est indispensable pour que ne puissent être immatriculés des navires ou bateaux de plaisance ne remplissant *a priori* pas les exigences imposées par le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié. Cette note remplace les notes MNPLN n° 111 du 2 mars 2006 et MNPLN n° 554 du 11 octobre 2007.

1. Rappel

Pour toute première immatriculation d'un navire ou bateau de plaisance neuf entrant dans le champ d'application du décret susvisé, le dossier présenté par le propriétaire doit comprendre une DEC. L'original de cette DEC doit être restitué au propriétaire. L'administration en conserve une copie sous format numérique archivé localement. Ce document numérisé fera l'objet d'un transfert sous IMPALA dans une version ultérieure de l'application. Pour faciliter cette future prise en charge ainsi que les contrôles hiérarchiques, ces documents doivent être archivés avec le numéro d'immatriculation du navire sur six caractères. Cette même procédure s'applique aux navires ou bateaux d'occasion d'origine extracommunautaire entrant dans ce même champ d'application.

2. Les différents types de DEC

Depuis l'entrée en vigueur, au 1^{er} janvier 2006, des dispositions du décret n° 2005-185 du 25 février 2005 modifiant le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 et transposant la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003 amendant celle du 16 juin 1994, plusieurs types de DEC existent, selon qu'il s'agit de navires ou de VNM, d'une part, et de moteurs, d'autre part, et, pour ces derniers, suivant que le contrôle porte sur le niveau sonore ou sur les rejets gazeux, ou sur les deux éléments. En effet, si le contrôle des rejets gazeux est toujours effectué chez le motoriste, au stade de la construction, il n'en est pas de même pour le contrôle du niveau sonore. Celui-ci est fait soit chez le motoriste lorsqu'il s'agit de moteurs hors-bord ou internes mais avec un échappement intégré, soit par le chantier construisant l'embarcation lorsqu'il s'agit de moteurs internes sans échappement intégré car, dans ce cas, l'installation du système d'échappement a une influence sur le niveau sonore et il appartient au chantier d'attester du respect des exigences en matière de bruit.

Lors de la procédure d'immatriculation (saisie informatique des données), les éléments concernant la conformité des moteurs ne doivent pas être pris en compte. En conséquence, seuls deux types de DEC sont en réalité utilisés couramment pour l'immatriculation :

- la DEC intitulée : « Déclaration de conformité d'un bateau de plaisance concernant les exigences de conception, de construction et d'émissions sonores » (annexe I). Cette DEC peut aussi être utilisée quand le constructeur du navire vend celui-ci avec un moteur hors-bord ou un moteur intérieur avec échappement intégré, dont il ne certifie pas la conformité. La conformité totale ou partielle du moteur fera l'objet d'une autre DEC établie par le motoriste ;

- la DEC concernant les véhicules nautiques à moteur (annexe II). Cette DEC doit être accompagnée du document complémentaire intitulé « Attestation d'identification d'un véhicule nautique à moteur de série » (annexe III). En effet, la DEC spécifique couramment utilisée pour les VNM ne permet pas une identification individuelle des VNM et ne fournit pas toutes les indications techniques nécessaires à la saisie informatique. En accord avec les trois importateurs de ces engins, l'attestation d'identification d'un véhicule nautique à moteur de série est systématiquement donnée au plaisancier en même temps que la DEC. C'est le numéro CIN figurant sur cette attestation qui doit être saisi sous IMPALA.

Les deux autres types de DEC sont les suivantes :

- la DEC pour le moteur hors-bord ou moteur intérieur avec échappement intégré, établie par le motoriste et qui couvre le respect des exigences en matière de bruit et de rejets gazeux (annexe IV) ;
- la DEC pour le moteur intérieur sans échappement intégré, établie par le motoriste et qui couvre le respect des exigences en matière de rejets gazeux (annexe V).

3. Caractéristiques de la DEC

La réglementation fixe le contenu obligatoire des DEC mais non l'emplacement des informations. Les DEC fournies lors de l'immatriculation peuvent donc se présenter sous des formes différentes.

Les annexes I et II de la présente note sont des exemples qui donnent et commentent le détail des indications qui doivent figurer sur la DEC.

a) Langue des DEC

Pour pouvoir être utilisée en France, la DEC doit être rédigée en français ou être accompagnée d'une traduction en français. Dans ce dernier cas, la traduction doit être effectuée par un traducteur agréé.

b) Signature de la DEC

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

Lorsqu'un mandataire non connu (non saisi dans l'application IMPALA) figure sur une DEC, il convient de demander la lettre de mandat qui doit mentionner clairement le nom et les fonctions de la personne autorisée par le constructeur à signer la DEC. Ces informations doivent figurer clairement sur celle-ci avec la signature de la personne.

Il est important de ne pas confondre « importateur » et « mandataire ». L'importateur effectue une action commerciale alors que le mandataire atteste et se porte garant de la conformité du produit à la réglementation européenne.

c) Le numéro CIN

Le numéro d'identification de la coque (HIN) est devenu le numéro d'identification du bateau (CIN) en 2003. Il est défini comme étant une « série unique de chiffres, de lettres et d'un trait d'union apposée de façon permanente sur la coque du navire ».

Ce numéro comporte les informations suivantes :

- le pays de fabrication ;
- le code constructeur ;
- le numéro de série particulier ;
- le mois de production ;
- l'année de fabrication ;
- l'année du modèle.

La norme harmonisée EN ISO 10087:2006 précise l'ensemble des exigences relatives au numéro CIN. Des extraits de cette norme figurent à l'annexe VI de la présente note.

Le numéro CIN est unique. En cas de doublon, signalé par une alerte lors de la saisie dans l'application IMPALA, l'immatriculation peut être effectuée, mais il convient d'informer systématiquement la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques.

Lorsqu'un service rencontre pour la première fois un constructeur, deux cas peuvent se produire :

- le constructeur est français et inconnu d'IMPALA. Il convient de l'orienter vers la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques pour l'obtention d'un code constructeur ;

- le constructeur est étranger : le service peut saisir directement le code constructeur donné par le pays d'origine. Un code constructeur étranger peut désormais comporter des éléments numériques à la différence des codes français pour lesquels cette possibilité n'est pas utilisée.

d) La saisie sous IMPALA

La forme des DEC et l'emplacement des informations dans celles-ci pouvant varier, les données à saisir n'apparaissent pas toujours dans l'ordre de saisie adopté dans le cadre d'IMPALA. Certaines informations, autres que celles relatives à la propriété, seront à reprendre sur la « Fiche plaisance ».

4. DEC non conformes

Lorsque la DEC est incomplète ou non conforme, la procédure d'immatriculation doit être suspendue.

Lorsqu'il y a doute sur la validité ou l'authenticité de la DEC, une copie de cette dernière doit être adressée à la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques.

L'attention des services est attirée sur les DEC accompagnant les VNM pour lesquelles des clés de lecture vont leur être communiquées en supplément de celles déjà fournies.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, chargé des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 28 juillet 2009.

Le directeur des affaires maritimes,
D. CAZÉ