

PLAISANCE & REGLEMENTATION :



LA DIRECTIVE EUROPEENNE 94/25/CE

L'année 1998 a été marquée par la mise en application de plusieurs règlements nouveaux qui vont jouer un rôle important sur la conception, la construction et la conduite des navires de plaisance au cours du nouveau millénaire. En effet, depuis le 16 juin 1998, la directive Européenne 94/25/CE concernant les bateaux de plaisance est devenue applicable à tous ces bateaux d'une longueur de coque comprise entre 2.5 mètres et 24 mètres. Depuis cette date, seuls les bateaux portant la marque CE peuvent être commercialisés dans les pays de l'Espace Économique Européen (EEE). Depuis le 16 décembre 1998, un décret voté par le parlement britannique impose à tous les bateaux immatriculés en Grande Bretagne et ayant une activité commerciale (charter) d'être en conformité avec les règlements publiés à cet effet par le MCA (Maritime and Coastguard Agency), l'agence de sécurité en mer du Royaume Uni. Même pour les initiés, ces règlements sont parfois difficiles à comprendre ou à mettre en application. Nous tenterons dans les quelques pages qui suivent de résumer et d'expliquer les points importants et les implications de ces règles qui ont désormais force de loi et dont le non-respect est assorti de sanctions qui peuvent être de nature pénale dans certains cas.

par Eric Ogden

LA DIRECTIVE EUROPEENNE 94/25/CE

Cette directive a été votée par le Parlement Européen le 16 juin 1994. En France, cette directive a été transposée en droit français par le décret n°96-611 du 4 juillet 1996. L'objet premier de cette directive est de permettre la libre circulation et commercialisation dans l'Espace Économique Européen des bateaux portant le marquage "CE". La procédure d'approbation est maintenant identique dans toute l'Europe. Aujourd'hui, un acheteur



La taille et l'emplacement des feux sont réglementés

peut acheter un bateau construit dans n'importe lequel des pays membres de l'EEE et battre pavillon de n'importe lequel de ces pays. Les législations nationales continuent de réglementer l'usage ou l'armement des bateaux mais ne peuvent remettre en cause leur conception.

Cette Directive s'applique non seulement à tous les bateaux de plaisance d'une longueur de coque comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres, mais également à certains équipements des moteurs, aux appareils à gouverner, aux réservoirs et conduites de carburant et aux capots de pont. Les bateaux déjà vendus, les bateaux approuvés selon l'ancien système et vendus avant le 16 juin 1999, ne sont soumis à aucune modification. Quant à l'armement de sécurité il dépend uniquement de la catégorie déclarée lors de l'immatriculation.

LES PROCEDURES D'APPROBATION

Depuis le 16 juin 1998, les bateaux ne sont plus approuvés par l'administration, mais ils doivent recevoir le marquage "CE". Le constructeur selon la taille de son bateau et la catégorie de conception, suit une procédure d'approbation interne ou fait appel à un organisme notifié. L'organisme notifié est un organisme indépendant dont la compétence est reconnue par un état membre, et qui peut à ce titre effectuer des contrôles et délivrer des attestations en vue du marquage "CE". Il existe une quinzaine d'organismes notifiés en Europe et le constructeur peut, s'il le souhaite, choisir un organisme dans un autre pays que le sien. Un bateau de plaisance marqué CE doit avoir à son bord:

UNE DÉCLARATION DE CONFORMITÉ :

ce document est l'engagement officiel du constructeur ou de son mandataire, de la conformité du bateau à la réglementation. Il est indispensable pour l'immatriculation. Sur ce document figurent les principales caractéristiques du navire.

UN MANUEL DU PROPRIÉTAIRE:

ce manuel doit être rédigé dans la langue du pays où le bateau est proposé à la vente. il comprend des informations sur le bateau, ses équipements et la manière de s'en servir et notamment les limites d'utilisation.

UNE PLAQUE DU CONSTRUCTEUR :

cette plaque doit être fixée à demeure sur le bateau et reprendre certains éléments de la déclaration écrite de conformité (nom du constructeur, catégorie de conception, charge maximale et nombre de personnes admises à bord). C'est sur cette plaque que doit figurer la marque "CE".

UN NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE LA COQUE OU NUMÉRO HIN :

il est généralement gravé ou moulé dans la coque en haut à tribord sur le tableau arrière. Ce numéro comprend 15 caractères dont un tiret, chaque bateau a un numéro de coque HIN unique.

Les navires sont désormais approuvés et commercialisés pour une certaine catégorie de navigation.

Ces catégories sont définies comme suit:

A - "EN HAUTE MER":

conçu pour les grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

B - "AU LARGE":

conçu pour des voyages au large au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative de 4 mètres compris.

C - "A PROXIMITÉ DE LA CÔTE":

conçu pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative de 4 mètres compris.

D - "EN EAUX PROTÉGÉES":

conçu pour des voyages sur de petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative de 0,5 mètres compris.

La hauteur significative de vague est une valeur moyenne mesurée sur une période donnée, elle ne correspond pas à la hauteur maximum qui peut être le double.



La plaque constructeur avec la mention CE est visible sous le volant.

LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE SECURITE

En plus des catégories de navigation, la Directive Européenne définit des exigences essentielles de sécurité (EES) qui doivent respectées par le constructeur. Ces exigences ne définissent pas les moyens de la mise en conformité mais les objectifs de sécurité. Le respect des normes harmonisées européennes est le moyen de preuve privilégié de la conformité, cependant le constructeur peut utiliser d'autres référentiels dans la mesure où ils répondent aux exigences essentielles. Ces exigences sont divisées en trois grandes catégories: les exigences générales, celles relatives à l'intégrité de construction et enfin les dernières concernant les équipements et leur installation. Ces exigences essentielles sont définies par des normes européennes harmonisées dont certaines sont encore en cours de finalisation. Ces normes, environ 70, ont été développées sous le contrôle du comité technique TC 188 de l'International Standard Organisation (ISO). Les exigences essentielles s'appliquent à divers éléments relatifs à la conception et à la construction des bateaux comme les structures, la stabilité et la flottabilité, les évacuations, l'installation des moteurs, les circuits d'alimentation et les réservoirs de carburant, les circuits électriques, les appareils à gouverner, les installations de gaz, les feux de navigation etc.

Renforcement des systèmes de lutte contre les incendies.



LES RESPONSABILITES

Les constructeurs, leurs mandataires ou importateurs sont les seuls responsables de l'obligation de conformité et du marquage "CE" dès la mise sur le marché d'un bateau de plaisance relevant de la directive. Il est à noter que ces professionnels ont un devoir de conseil vis à vis de leurs clients. Ils devront les aider à bien choisir leur bateau en fonction de leur programme de navigation. D'autre part, les réparateurs doivent désormais n'utiliser que des pièces de remplacement marquées CE, si elles sont concernées par la directive 94/25/CE. A titre d'exemple, tous les réservoirs et les tuyaux souples des circuits d'alimentation en carburant doivent désormais être respectivement conformes aux normes ISO 10088 et ISO 7840 et porter les marquages correspondants.



La notion d'importation ne s'applique qu'aux bateaux en provenance de pays tiers, c'est à dire de pays autres que ceux composant l'Espace Économique Européen. Depuis le 16 juin 1998, tous les navires de plaisance en provenance de ces pays tiers doivent être conformes au marquage "CE", qu'ils soient neufs ou d'occasion et de série ou construits à l'unité. Si, par exemple, un particulier achète un bateau aux Etats-Unis pour son utilisation personnelle en Europe, il est responsable des procédures et de l'établissement des documents de déclaration et de conformité, seul ou avec un organisme notifié si la réglementation l'impose. Le contrôle des bateaux d'importation est effectué par les services douaniers au moment des opérations de dédouanement.

La nouvelle réglementation applicable aux navires britanniques utilisés pour le charter depuis le 16 décembre 1998 implique un grand nombre de mises en conformité tant au niveau des yachts eux mêmes que de leurs équipages. Cette nouvelle réglementation fera l'objet de notre prochain article.