



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 5374

Projet de règlement grand-ducal portant transposition de la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance

Date de dépôt : 25-08-2004

Liste des documents

| Date | Description | Nom du document | Page |
|-------------|--|------------------------|-------------|
| 25-08-2004 | Déposé | 5374/00 | <u>3</u> |
| 22-09-2004 | Avis de la Conférence des Présidents (22-09-2004) | 5374/01 | <u>68</u> |
| 31-12-2004 | Publié au Mémorial A n°179 en page 2672 | 5374,5375 | <u>71</u> |

5374/00

N° 5374

CHAMBRE DES DEPUTES

2^{ème} Session extraordinaire 2004

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

portant transposition de la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance

* * *

*(Dépôt: le 25.8.2004)***SOMMAIRE:**

| | <i>page</i> |
|---|-------------|
| 1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (23.8.2004)..... | 2 |
| 2) Texte initial du projet de règlement grand-ducal | 2 |
| 3) Exposé des motifs..... | 22 |
| 4) Commentaire des articles | 22 |
| 5) Avis de la Chambre de Commerce (5.4.2004) | 23 |
| 6) Avis du Conseil d'Etat (6.7.2004) | 23 |
| 7) Prise de position du Commissariat aux affaires maritimes (9.8.2004)..... | 25 |
| 8) Texte du projet de règlement grand-ducal amendé | 26 |
| 9) Directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance | 45 |

*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS
AVEC LE PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(23.8.2004)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Conférence des Présidents.

Je joins le texte du projet amendé qui tient compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis en date du 6 juillet 2004, l'exposé des motifs, le commentaire des articles, la prise de position du Commissariat aux Affaires Maritimes à laquelle Monsieur le Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur se rallie, l'avis précité du Conseil d'Etat ainsi que le texte de la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003 que le projet émarginé vise à transposer en droit national.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Pour la Secrétaire d'Etat
aux Relations avec le Parlement,*
Daniel ANDRICH
Conseiller de Gouvernement Ire classe

*

TEXTE INITIAL DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er.– L'article 1er du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance, appelé par la suite règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, est remplacé par le texte suivant:

„1. Le présent règlement s'applique:

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

- i) bateaux de plaisance et aux bateaux de plaisance partiellement achevés;
- ii) véhicules nautiques à moteur;
- iii) éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II lorsqu'ils ont été mis sur le marché communautaire séparément et lorsqu'ils sont destinés à être installés;

- b) en matière d'émissions gazeuses, aux:
- i) moteurs de propulsion qui sont installés ou sont spécialement conçus pour être installés sur ou dans des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur;
 - ii) moteurs de propulsion installés sur ou dans ces bateaux qui sont soumis à une „modification importante du moteur“;
- c) en matière d'émissions sonores, aux:
- i) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord;
 - ii) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord qui sont soumis à une transformation importante du bateau et mis par la suite sur le marché communautaire dans les cinq ans qui suivent cette transformation;
 - iii) véhicules nautiques à moteur;
 - iv) moteurs hors-bord et moteurs mixtes équipés d'un échappement intégré destinés à être installés sur des bateaux de plaisance;
- d) pour les produits relevant du point a) ii) et des points b) et c), le présent règlement ne s'applique qu'à compter de la première mise sur le marché et/ou de la première mise en service après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
2. Sont exclus du champ d'application du présent règlement:
- a) concernant le paragraphe 1, point a):
- i) les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur constructeur;
 - ii) les canoës et les kayaks, les gondoles et les pédalos;
 - iii) les planches à voile;
 - iv) les planches de surf, y compris les planches à moteur;
 - v) les originaux, et leurs copies individuelles, de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignés comme tels par leur constructeur;
 - vi) les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire;
 - vii) les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
 - viii) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), notamment ceux définis dans le règlement grand-ducal du 30 janvier 1985 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, indépendamment du nombre de passagers;
 - ix) les sous-marins;
 - x) les aéroglisseurs;
 - xi) les hydroptères;
 - xii) les bateaux à vapeur à combustion externe, fonctionnant au charbon, au coke, au bois, au pétrole ou au gaz;
- b) concernant le paragraphe 1, point b):
- i) les moteurs de propulsion installés ou spécialement destinés à être installés sur les bateaux suivants:
 - les bateaux conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tels par leur constructeur,
 - les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire,

- les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), notamment ceux définis dans le règlement grand-ducal du 30 janvier 1985 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, indépendamment du nombre de passagers,
 - les submersibles,
 - les aéroglisseurs,
 - les hydroptères;
- ii) les originaux, et leurs copies individuelles, d'anciens moteurs de propulsion dont la conception est antérieure à 1950, qui ne sont pas produits en série et qui sont montés sur les bateaux définis au paragraphe 2, point a), v) et vii);
- iii) les moteurs de propulsion construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
- c) concernant le paragraphe 1, point c):
- l'ensemble des bateaux mentionnés au point b) du présent paragraphe,
 - les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans.
3. Au sens du présent règlement, on entend par:
- a) „bateau de plaisance“, tout bateau de tout type destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque, mesurée conformément à la norme harmonisée, a une longueur comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres indépendamment du moyen de propulsion; le fait que le même bateau puisse être utilisé pour l'affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance ne l'empêche pas d'être couvert par le présent règlement lorsqu'il est mis sur le marché communautaire à des fins de loisir;
- b) „véhicule nautique à moteur“, une embarcation de moins de 4 mètres de long, équipée d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçue pour être manœuvrée par une ou plusieurs personne(s) assise(s), debout ou agenouillée(s) sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci;
- c) „moteur de propulsion“, tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé à des fins de propulsion, y compris les moteurs in-bord, les moteurs mixtes avec ou sans échappement intégré et les moteurs hors-bord à deux et quatre temps;
- d) „modification importante du moteur“, la modification d'un moteur qui:
- pourrait éventuellement amener le moteur à dépasser les limites des émissions précisées dans l'annexe I.B, à l'exclusion du remplacement ordinaire des éléments et pièces du moteur qui ne modifient pas les caractéristiques des émissions, ou
 - augmente la puissance nominale du moteur de plus de 15 %;
- e) „transformation importante du bateau“, la transformation d'un bateau qui:
- modifie le mode de propulsion du bateau,
 - suppose une modification importante du moteur,
 - modifie le bateau à un tel point que celui-ci est considéré comme un nouveau bateau;
- f) „mode de propulsion“, le moyen mécanique par lequel le bateau est mis en mouvement, notamment les hélices marines ou les systèmes hydropropulseurs;
- g) „famille de moteurs“, une classification retenue par le constructeur selon laquelle les moteurs, de par leur conception, doivent tous avoir les mêmes caractéristiques d'émission et satisfont aux exigences du présent règlement en matière d'émissions gazeuses;
- h) „constructeur ou fabricant“, toute personne physique ou morale qui conçoit et/ou fait concevoir, réalise et/ou fait réaliser, en vue de le mettre sur le marché communautaire en son nom, un produit couvert par le présent règlement;

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

Art. 2.– L'article 4 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„1. Les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, et comportant le marquage „CE“ visé à l'annexe IV, qui indique leur conformité à l'ensemble des dispositions du présent règlement, y compris les procédures de conformité visées au présent règlement peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois.

2. Les bateaux partiellement achevés peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté européenne ou la personne responsable de la mise sur le marché déclare, conformément à l'annexe III, point a), qu'ils sont destinés à être achevés par d'autres.

3. Peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois: les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et comportant le marquage „CE“ visé à l'annexe IV qui indique leur conformité aux exigences essentielles pertinentes, lorsque ces éléments et pièces d'équipement sont accompagnés d'une déclaration écrite de conformité prévue à l'annexe XV et sont destinés à être incorporés dans le bateau de plaisance, conformément à la déclaration visée à l'annexe III, point b), du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté européenne ou, en cas d'importation d'un pays tiers, de toute personne qui met ces éléments et pièces d'équipement sur le marché communautaire.

4. Peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois:

- des moteurs in-bord et des moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré;
- des moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE qui fait partie intégrante du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues qui sont conformes à la phase II prévue à l'annexe I, point 4.2.3 de ladite directive et
- des moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE qui fait partie intégrante du règlement grand-ducal du 27 février 1989 portant exécution de directives C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté européenne déclare, conformément à l'annexe XV, point 3, que le moteur sera conforme aux exigences en matière d'émissions gazeuses du présent règlement lorsqu'il sera installé dans un bateau de plaisance ou un véhicule nautique à moteur conformément aux instructions fournies par le constructeur.

5. La présentation de produits visés à l'article 1er, paragraphe 1 qui ne sont pas conformes au présent règlement est autorisée au cours notamment de salons, d'expositions et de démonstrations pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne peuvent pas être mis sur le marché ni mis en service avant leur mise en conformité.

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

Art. 3.– L'article 6, paragraphe 1 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„Lorsque le ministre des Transports constate que des produits visés à l'article 1er, paragraphe 1 et portant le marquage „CE“ prévu à l'annexe IV, lorsqu'ils sont correctement conçus, construits, installés le cas échéant, entretenus et utilisés conformément à leur destination, risquent de mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens ou l'environnement, il prend toutes les mesures

provisoires utiles pour retirer ces produits du marché ou interdire ou restreindre leur mise sur le marché ou leur mise en service.“

L'article 6, paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„Lorsqu'un produit visé à l'article 1er porte, sans être conforme, le marquage „CE“, le ministre des Transports prend les mesures appropriées et en informe la Commission et les autres États membres de la Communauté européenne.“

Art. 4.– L'article 7 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

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

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

2. En ce qui concerne la conception et la construction des produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point a), le fabricant de bateaux ou son mandataire établi dans la Communauté européenne applique, pour les catégories de conception des bateaux A, B, C et D, visées à l'annexe I, partie A, point 1, les procédures indiquées ci-dessous:

a) pour les catégories A et B:

- i) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou un examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- ii) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen „CE de type“ (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

b) pour la catégorie C:

- i) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres:
 - en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, partie A: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou un examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H,
 - en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, partie A: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou l'examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

- ii) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen „CE de type“ (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- c) pour la catégorie D:
 - pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou l'examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- d) pour les véhicules nautiques à moteur:
 - le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI, ou l'examen „CE de type“ (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- e) pour les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II: l'un des modules suivants: B + C, ou B + D, ou B + F, ou G, ou H.

3. En ce qui concerne les émissions gazeuses:

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

4. En ce qui concerne les émissions sonores:

- a) pour les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point c) i) et ii), le fabricant de bateaux ou son mandataire établi dans la Communauté européenne applique:
 - i) lorsque des essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore: soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII;
 - ii) lorsque le nombre de Froude et la méthode de détermination du rapport puissance/déplacement sont utilisés pour l'évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII;
 - iii) lorsque des données sur le bateau de référence certifié, établies conformément au point i), sont utilisées pour l'évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII.
- b) pour les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point c) iii) et iv), le fabricant de véhicules nautiques à moteur ou de moteurs, ou son mandataire établi dans la Communauté européenne applique: le contrôle interne de la production complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou le module G ou H.“

Art. 5.– L'article 9, paragraphes 1, 2, 3 et 4 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

2. Le marquage „CE“ de conformité, tel que reproduit à l'annexe IV, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur les bateaux et sur les véhicules nautiques à moteur comme indiqué au point 2.2 de l'annexe I, partie A, sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage ainsi que sur les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré comme indiqué au point 1.1 de l'annexe I, partie B.

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

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

Art. 6.– Deux nouveaux articles sont ajoutés au règlement grand-ducal du 8 septembre 1997:

„**Art. 10bis.**– La mise sur le marché de bateaux de plaisance, véhicule nautique à moteur, moteur de propulsion et d'éléments ou pièces d'équipement rentrant dans le champ d'application du présent règlement et qui ne répondent pas aux critères du présent règlement sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de soixante à vingt-cinq mille Euros ou d'une de ces peines seulement. Le livre premier du Code Pénal ainsi que la loi du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite, sont applicables.

Art. 10ter.– 1. Les produits relevant de l'article 1er, paragraphe 1, point a) qui sont conformes à la réglementation en vigueur au moment de la publication du présent règlement peuvent être mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois jusqu'au 31 décembre 2005.

2. Les moteurs à allumage par compression et les moteurs à explosion à quatre temps qui sont conformes à la réglementation en vigueur au moment de la publication du présent règlement peuvent être mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois jusqu'au 31 décembre 2005.

3. Les moteurs à explosion à deux temps qui sont conformes à la réglementation en vigueur au moment de la publication du présent règlement peuvent être mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois jusqu'au 31 décembre 2006.“

Art. 7.– L'annexe I du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE I

EXIGENCES ESSENTIELLES

Remarque préliminaire

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

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

1. Catégories de conception

| <i>Catégorie de conception</i> | <i>Force du vent (échelle de Beaufort)</i> | <i>Hauteur significative de vague à considérer (H1/3; en mètres)</i> |
|--|--|--|
| <i>Bateaux conçus pour la navigation</i> | | |
| A – „EN HAUTE MER“ | plus de 8 | plus de 4 |
| B – „AU LARGE“ | jusqu'à 8 compris | jusqu'à 4 compris |
| C – „A PROXIMITE DE LA COTE“ | jusqu'à 6 compris | jusqu'à 2 compris |
| D – „EN EAUX PROTEGEES“ | jusqu'à 4 compris | jusqu'à 0,3 compris |

Définitions:

- A. „EN HAUTE MER“: conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.
- B. „AU LARGE“: conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.
- C. „A PROXIMITE DE LA COTE“: conçu pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.
- D. „EN EAUX PROTEGEES“: conçu pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

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

2. Exigences générales

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

2.1 Identification du bateau

Tout bateau doit être marqué du numéro d'identification qui comporte les indications suivantes:

- le code du constructeur
- le pays de fabrication
- le numéro de série particulier
- l'année de fabrication
- l'année du modèle

La norme harmonisée applicable en la matière donne des précisions sur ces exigences.

2.2 Plaque du constructeur

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

- nom du constructeur

- marquage „CE“ (cf. annexe IV)
- catégorie de conception du bateau au sens du point 1
- charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6, à l'exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins
- nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu.

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

En fonction de sa catégorie de conception, le bateau doit être conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

2.4 Visibilité à partir du poste de barre principal

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

2.5 Manuel du propriétaire

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé en français et/ou en allemand. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'invasion et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes.

3. Exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction

3.1 Structures

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

3.2 Stabilité et franc-bord

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

3.3 Flottabilité

La coque doit être construite de manière à conférer au bateau des caractéristiques de flottabilité appropriées à sa catégorie de conception au sens du point 1 et à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6. Tous les bateaux multicoques habitables doivent être conçus de manière à avoir une flottabilité suffisante pour leur permettre de rester à flot en cas de retournement.

Les bateaux de moins de 6 mètres doivent être pourvus d'une réserve de flottabilité appropriée pour leur permettre de flotter en cas d'invasion, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur catégorie de conception.

3.4 Ouvertures dans la coque, le pont et la superstructure

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

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

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

3.5 Envahissement

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

Une attention particulière devrait être accordée:

- aux cockpits et baignoires qui devraient être à vidange automatique ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du bateau,
- aux dispositifs de ventilation,
- à l'évacuation de l'eau par des pompes adéquates ou d'autres moyens.

3.6 Charge maximale recommandée par le constructeur

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

3.7 Emplacement radeau de sauvetage

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

3.8 Evacuation

Tous les bateaux multicoques habitables de plus de 12 m de long doivent être pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement.

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

3.9 Ancrage, amarrage et remorquage

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

4. Caractéristiques concernant les manoeuvres

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

5. Exigences relatives aux équipements et à leur installation

5.1 Moteurs et compartiments moteurs

5.1.1 Moteurs in-bord

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

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

Les matériaux isolants utilisés à l'intérieur des compartiments moteurs doivent être incombustibles.

5.1.2 Ventilation

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

5.1.3 Parties exposées

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

5.1.4 Démarrage du moteur hors-bord

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

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

5.1.5 Véhicules nautiques à moteur fonctionnant sans pilote

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

5.2 Circuit d'alimentation

5.2.1 Généralités

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

5.2.2 Réservoirs de carburant

Les réservoirs, conduites et tuyaux de carburant doivent être fixés et éloignés de toute source de chaleur importante ou en être protégés. Le choix des matériaux constitutifs et des méthodes de fabrication des réservoirs est fonction de la contenance du réservoir et du type de carburant. Tous les emplacements de réservoirs doivent être ventilés.

Les carburants essence doivent être gardés dans des réservoirs qui ne constituent pas une partie de la coque et qui sont:

- a) isolés du compartiment moteur et de toute autre source d'inflammation;
- b) isolés des espaces réservés à la vie à bord.

Les carburants diesel peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque.

5.3 Circuits électriques

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

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

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

5.4 Direction

5.4.1 Généralités

Le système de direction doit être conçu, construit et installé de manière à permettre la transmission des efforts exercés sur les commandes de gouverne dans des conditions de fonctionnement prévisibles.

5.4.2 Dispositifs de secours

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

5.5 Appareils à gaz

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

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

Tout bateau muni d'appareils à gaz installés à demeure doit être équipé d'une enceinte destinée à contenir toutes les bouteilles de gaz. L'enceinte doit être isolée des espaces réservés à la vie à bord, accessible uniquement de l'extérieur et ventilée vers l'extérieur de manière à assurer l'évacuation des gaz. Tout appareil à gaz fixe doit être essayé après son installation.

5.6 Protection contre l'incendie

5.6.1 Généralités

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du bateau sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu. Une attention particulière doit être accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant et aux tuyaux d'huile et de carburant non couverts; il faut aussi éviter d'installer des câbles électriques au-dessus des zones chaudes des machines.

5.6.2 Equipement de lutte contre l'incendie

Les bateaux doivent être pourvus d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie ou l'emplacement et la capacité de ces équipements appropriés aux risques d'incendie doivent être indiqués. Le bateau ne doit pas être mis en service avant que l'équipement approprié de lutte contre l'incendie n'ait été mis en place. Les enceintes des moteurs à essence doivent être protégées par un système d'extinction d'incendie évitant que l'on doive les ouvrir en cas d'incendie. Les extincteurs portables doivent être fixés à des endroits facilement accessibles; l'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du bateau.

5.7 Feux de navigation

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes aux réglementations COLREG 1972, telles que modifiées ultérieurement, ou CEVNI, selon le cas.

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

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

Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis:

- a) soit de réservoirs;
- b) soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs.

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

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

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

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

1. Description du moteur

1.1. Tout moteur doit porter clairement les renseignements suivants:

- marque ou nom du constructeur du moteur,
- type et, le cas échéant, famille de moteurs,
- numéro d'identification individuel du moteur,
- marquage „CE“, si requis en vertu de l'article 9.

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

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

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

2. Exigences en matière d'émissions gazeuses

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

| Type | Monoxyde de carbone $CO = A + B/P^n_N$ | | | Hydrocarbures $HC = A + B/P^n_N$ | | | Oxyde d'azote NO_x | Particules PT |
|--------------------------|---|-------|-----|-------------------------------------|-------|------|----------------------------|------------------|
| | A | B | n | A | B | n | | |
| Deux temps à explosion | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 30,0 | 100,0 | 0,75 | 10,0 | Sans objet |
| Quatre temps à explosion | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 6,0 | 50,0 | 0,75 | 15,0 | Sans objet |
| Allumage par compression | 5,0 | 0 | 0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 9,8 | 1,0 |

Soit A, B et n des constantes conformément au tableau, et PN la puissance nominale du moteur en kW; les émissions gazeuses sont mesurées conformément à la norme harmonisée(*) (EN ISO 8178-1: 1996).

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

Les carburants de référence à utiliser pour les essais d'émissions des moteurs à essence et au diesel sont spécifiés dans la directive 98/69/CE (annexe IX, tableaux 1 et 2) et pour les moteurs au gaz de pétrole liquéfié dans la directive 98/77/CE. Ces deux directives font partie intégrante du règlement grand-ducal du 26 novembre 1999 complétant le règlement grand-ducal du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

3. Durabilité

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

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

On entend par vie utile du moteur:

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

4. Manuel du propriétaire

Chaque moteur doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé dans une des langues officielles. Ce manuel doit:

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

C. Exigences essentielles en matière d'émissions sonores

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

1. Niveaux des émissions sonores

1.1. Les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou mixte sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur et les moteurs hors-bord et mixtes avec échappement intégré doivent être conçus, construits et montés de telle sorte que les émissions sonores mesurées conformément aux essais définis dans la norme harmonisée(**) (EN ISO 14509) ne dépassent pas les valeurs limites reprises dans le tableau suivant:

| Puissance d'un seul moteur en kW | Niveau de pression acoustique maximal = L_{pASmax} en dB |
|----------------------------------|--|
| P_N | 67 |
| 10 P_N 40 | 72 |
| $P_N > 40$ | 75 |

où P_N désigne la puissance nominale du moteur en kW au régime nominal et L_{pASmax} le niveau de pression acoustique maximal en dB.

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

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

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

$$Fn = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot Lwl)}}$$

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

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

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

2. Manuel du propriétaire

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

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

Art. 8.– Le point 4 de l'annexe II du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 9.– L'annexe VI du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„ANNEXE VI

CONTROLE INTERNE DE LA FABRICATION COMPLETE PAR DES ESSAIS (MODULE A BIS, OPTION 1)

Ce module correspond au module A présenté à l'annexe V, complété par les dispositions supplémentaires suivantes:

A. Conception et construction

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

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

Dispositions communes aux deux variantes:

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

B. Emissions sonores

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

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

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

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

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

Art. 10.– Le point suivant est ajouté à l'annexe VIII du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997:

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

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

Art. 11.– A l'annexe X, point 5.3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, le nouvel alinéa suivant est ajouté:

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

Art. 12.– L'annexe XIII du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE XIII

DOCUMENTATION TECHNIQUE FOURNIE PAR LE CONSTRUCTEUR OU LE FABRICANT

La documentation technique visée aux annexes V, VII, VIII, IX, XI et XVI doit indiquer quels sont les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les éléments ou les bateaux satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporter toutes les données utiles à cet égard.

La documentation technique permet de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité aux exigences du présent règlement.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation:

- a) une description générale du produit;
- b) des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.;

- c) les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit;
- d) une liste des normes visées à l'article 5, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles du règlement lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées;
- e) les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.;
- f) les procès-verbaux d'essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 des exigences essentielles, et de flottabilité selon le point 3.3 de celles-ci (annexe I, partie A);
- g) les procès-verbaux d'essais sur les émissions gazeuses démontrant que le point 2 de l'annexe I, partie B, est respecté;
- h) les procès-verbaux d'essais sur les émissions sonores ou les données sur le bateau de référence démontrant que le point 1 de l'annexe I, partie C, est respecté."

Art. 13.– Le point 1 de l'annexe XIV du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent être ni le concepteur, ni le constructeur, ni le fournisseur, ni l'installateur des produits visés à l'article 1er qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la construction, la commercialisation ou l'entretien desdits produits. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le constructeur et l'organisme.

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

Art. 14.– L'annexe XV du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE XV

DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE

1. La déclaration écrite de conformité aux dispositions du présent règlement doit toujours accompagner:

- a) le bateau de plaisance et le véhicule nautique à moteur et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie A, point 2.5);
- b) les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II;
- c) les moteurs de propulsion et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie B, point 4).

2. La déclaration écrite de conformité doit comprendre les éléments suivants et être rédigée dans la ou les langues prévues à l'annexe I, partie A, point 2.5:

- a) nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (Dénomination sociale, adresse complète; le mandataire doit aussi indiquer la dénomination sociale);
- b) description du produit défini au point 1 ci-dessus (Description du produit en cause: marque, type, numéro de série, le cas échéant);
- c) références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;
- d) le cas échéant, références aux autres directives communautaires d'application;
- e) le cas échéant, référence de l'attestation „CE de type“ délivrée par un organisme notifié;
- f) le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;
- g) identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

3. En ce qui concerne:

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

- les moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE qui sont conformes à la phase II, visée au point 4.2.3 de l'annexe I de cette dernière directive; celle-ci fait partie intégrante du règlement grand-ducal du 13 novembre 1998 complétant le règlement grand-ducal du 3 février 1998 portant exécution de directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues, et
- les moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE qui fait partie intégrante du règlement grand-ducal du 27 février 1989 portant exécution de directives C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues, la déclaration de conformité inclut en plus des informations mentionnées au point 2 une déclaration du fabricant indiquant que le moteur satisfera aux exigences en matière d'émissions gazeuses du présent règlement lors de son installation dans un bateau de plaisance, conformément aux instructions fournies par le fabricant, et que ce moteur ne doit pas être mis en service tant que le bateau de plaisance dans lequel il doit être installé n'a pas été déclaré conforme, si cela s'impose, à la disposition pertinente de la présente directive.“

Art. 15.– Les annexes suivantes sont ajoutées au règlement grand-ducal du 8 septembre 1997:

„ANNEXE XVI

ASSURANCE QUALITE PRODUITS (MODULE E)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen „CE de type“ et satisfont aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté doit apposer le marquage „CE“ sur chaque produit et établir une déclaration écrite de conformité. Le marquage „CE“ doit être accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

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

3. Système de qualité

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

La demande doit comprendre:

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

3.2. Dans le cadre du système de qualité, chaque produit doit être examiné et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier sa conformité aux exigences correspondantes du présent règlement. Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de protocoles, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle doit comprendre en particulier une description adéquate:

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

3.3. L'organisme notifié doit évaluer le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2.

Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs doit comprendre au moins un membre ayant acquis, en tant qu'évaluateur, l'expérience de la technologie du produit en question. La procédure d'évaluation doit comprendre une visite dans les locaux du fabricant.

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

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

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

L'organisme notifié doit évaluer les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

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

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

4.1. Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

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

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

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

4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées au fabricant. A l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire; il doit fournir au fabricant un rapport de visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.

5. Le fabricant doit tenir à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:

- la documentation visée au point 3.1, deuxième alinéa, troisième tiret,
- les adaptations visées au point 3.4, deuxième alinéa,
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4, dernier alinéa, et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié doit communiquer aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de système de qualité délivrées et retirées.

*

ANNEXE XVII

**EVALUATION DE LA CONFORMITE DE PRODUCTION POUR
LES EMISSIONS GAZEUSES ET SONORES**

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

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

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

S est l'écart-type où:

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

X = la moyenne arithmétique des résultats obtenus

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

L = la valeur limite adéquate

n = le nombre de moteurs repris dans l'échantillon

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

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

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

Art. 16.– Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet la transposition en droit national de la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.

Les modifications apportées à la directive 94/25/CE sont les suivantes:

- étendue du champ d’application de la directive aux véhicules nautiques à moteur (jet skis par exemple);
- introduction de mesures visant à limiter les émissions gazeuses, sonores et de particules émanant de moteurs de propulsion des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur;
- adoption de nouveaux choix de procédures de certification tenant compte des exigences de fabrication.

Ces mesures sont prises afin d’harmoniser les législations nationales y relatives entrées en vigueur depuis l’adoption de la directive 94/25/CE et qui pouvaient représenter une entrave aux échanges au sein de la Communauté européenne. Un régime transitoire est prévu afin de permettre la mise en service et la mise sur le marché de certains produits conformes à la réglementation nationale au moment de l’entrée en vigueur du présent projet de règlement.

La directive 94/25/CE a été transposée en droit national luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance. Le présent projet amende ce règlement.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad art. 1er, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15

Les articles repris en titre modifient le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE (...) et ses annexes afin d’adapter l’étendue du champ d’application. Le nouveau texte est ainsi applicable aux véhicules nautiques à moteur et les émissions gazeuses, sonores et de particules des moteurs sont limitées.

En ce qui concerne les normes européennes qui apparaissent dans les annexes du présent projet, leur transposition au Luxembourg se fait par la publication d’un relevé trimestriel du SEE (Service de l’Energie de l’Etat) au Mémorial A. Les informations reprises dans ce relevé sont le code de la norme, son objet (titre), la date d’édition et l’éventuelle relation avec les exigences essentielles d’une directive CE. Cette périodicité garantit que l’obligation de publication endéans les 6 mois est toujours respectée.

Vu ce qui précède, on peut donc affirmer que les normes internationales en la matière ont été valablement publiées au Luxembourg.

Ad art. 6

L’article 6 introduit deux nouveaux articles au règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE (...).

L’article 10bis prévoit les sanctions applicables en cas d’infractions aux dispositions du règlement.

L’article 10ter introduit une période transitoire permettant la mise sur le marché de produits et moteurs qui seraient conformes à la réglementation existante au moment de l’entrée en vigueur du présent projet de règlement.

Ad art. 16

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(5.4.2004)

Par sa lettre du 27 janvier 2004, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu saisir la Chambre de Commerce pour avis du projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis vise à transposer dans la réglementation nationale la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.

Dans le but d'harmoniser les législations nationales, la directive 94/25/CE a été modifiée sur les points suivants:

- extension de son champ d'application (en l'étendant aux jet skis par exemple);
- introduction de mesures visant à limiter les émissions gazeuses, sonores et de particules émanant de moteurs de propulsion des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur;
- adoption de nouveaux choix de procédures de certification tenant compte des exigences de fabrication.

Il est à noter toutefois qu'un régime transitoire est prévu afin de permettre la mise en service et la mise sur le marché de certains produits conformes à la réglementation nationale au moment de l'entrée en vigueur du projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

Etant donné que les auteurs du présent projet de règlement grand-ducal ont opté pour une transposition quasi textuelle de la directive 2003/44/CE, la Chambre de Commerce n'a pas d'observations particulières à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(6.7.2004)

Par dépêche du 24 février 2004, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, lequel a été élaboré par le ministre des Transports.

Le projet avec ses annexes était accompagné d'un exposé des motifs ainsi que d'un commentaire des articles.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'Etat par dépêche du 11 mai 2004.

Le projet sous avis tend à transposer en droit luxembourgeois la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.

La prédite directive 94/25/CE a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.

Le présent projet modifie ce règlement en transposant les modifications apportées à la directive 94/25/CE par la directive 2003/44/CE, à savoir:

- extension du champ d'application de la directive aux véhicules nautiques à moteur (jet skis p. ex.);
- introduction de mesures visant à limiter les émissions gazeuses, sonores et de particules émanant de moteurs de propulsion des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur;

- adoption de nouveaux choix de procédures de certification tenant compte des exigences de fabrication.

Ces mesures visent à harmoniser les législations nationales y relatives entrées en vigueur depuis l'adoption de la directive 94/25/CE afin d'éviter des entraves aux échanges et des conditions de concurrence inégales au sein de la Communauté européenne.

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec le projet sous avis qui constitue la reproduction quasi littérale de la directive 2003/44/CE précitée, sous réserve des observations qui suivent:

A l'article 10*bis* nouveau, il échet de préciser les infractions punissables afin de se conformer aux exigences de l'article 12 de la Constitution. Au même article, le minimum de l'amende est à relever à 251 euros. Quant à la dernière phrase de cet article, elle est à supprimer pour être superflète, les prescriptions relatives aux circonstances atténuantes se trouvant régies par le droit commun (chapitre IX du livre 1er du Code pénal).

Finalement, le Conseil d'Etat donne à considérer qu'en vertu de la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle (voir notamment les arrêts No 17/03 du 7 mars 2003 et No 18/03 du 21 novembre 2003), le système des réserves de la loi énoncé par la Constitution empêche le pouvoir législatif de se dessaisir outre mesure de ses pouvoirs par la voie de l'habilitation; que ce pouvoir peut donc seul disposer valablement des matières érigées en réserve; qu'il est toutefois satisfait à la réserve constitutionnelle si la loi se borne à tracer les grands principes tout en déléguant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail.

Le Conseil d'Etat se demande dès lors si la loi modifiée du 9 août 1971, concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, répond à l'exigence de la Cour constitutionnelle pour pouvoir servir de base légale au règlement en projet.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 juillet 2004.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

*

**PRISE DE POSITION DU COMMISSARIAT
AUX AFFAIRES MARITIMES**

(9.8.2004)

• *Art. 10bis nouveau*

La Haute Corporation propose de préciser les infractions punissables et de relever le minimum de l'amende à 251 euros. Il est également proposé de supprimer la dernière phrase relative aux circonstances atténuantes.

Le Commissariat aux affaires maritimes propose d'accepter les modifications proposées à cet article et propose de préciser que ce sont les infractions aux articles 7, 9.2 et 9.3 qui seront punies.

• *Base légale*

La Haute Corporation se demande si la loi modifiée du 9 août 1971, concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, répond à l'exigence de la Cour constitutionnelle et peut servir de base au projet de règlement grand-ducal.

Le Commissariat aux affaires maritimes voudrait rappeler que le présent projet de transposition a été préparé dans la lignée de projets antérieurs prenant pour base légale la loi de 1971 précitée et approuvés par le Conseil d'Etat. Le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 qui transposait la directive 94/25/CE, base de la directive transposée par le présent projet, avait lui-même comme base légale la loi de 1971. Le Commissariat aux affaires maritimes propose de maintenir la base légale en l'état.

Le Commissariat aux affaires maritimes estime toutefois que les doutes avancés par la Haute Corporation devront être pris en compte par une adaptation de la loi afférente du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

• *Remarque*

A la suite de la mise en place du nouveau gouvernement issu des élections législatives du 13 juin 2004, le Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur s'est vu attribuer la compétence des affaires maritimes. Le Commissariat aux affaires maritimes propose dès lors de modifier l'article 16 du présent projet comme suit:

„Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.“

Marc GLODT

*Commissaire du Gouvernement
aux affaires maritimes*

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL AMENDE

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er.– L'article 1er du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance, appelé par la suite règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, est remplacé par le texte suivant:

„1. Le présent règlement s'applique:

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

- i) bateaux de plaisance et aux bateaux de plaisance partiellement achevés;
- ii) véhicules nautiques à moteur;
- iii) éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II lorsqu'ils ont été mis sur le marché communautaire séparément et lorsqu'ils sont destinés à être installés;

b) en matière d'émissions gazeuses, aux:

- i) moteurs de propulsion qui sont installés ou sont spécialement conçus pour être installés sur ou dans des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur;
- ii) moteurs de propulsion installés sur ou dans ces bateaux qui sont soumis à une „modification importante du moteur“;

c) en matière d'émissions sonores, aux:

- i) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord;
- ii) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord qui sont soumis à une transformation importante du bateau et mis par la suite sur le marché communautaire dans les cinq ans qui suivent cette transformation;
- iii) véhicules nautiques à moteur;
- iv) moteurs hors-bord et moteurs mixtes équipés d'un échappement intégré destinés à être installés sur des bateaux de plaisance;

d) pour les produits relevant du point a) ii) et des points b) et c), le présent règlement ne s'applique qu'à compter de la première mise sur le marché et/ou de la première mise en service après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Sont exclus du champ d'application du présent règlement:
- a) concernant le paragraphe 1, point a):
 - i) les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur constructeur;
 - ii) les canoës et les kayaks, les gondoles et les pédalos;
 - iii) les planches à voile;
 - iv) les planches de surf, y compris les planches à moteur;
 - v) les originaux, et leurs copies individuelles, de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignés comme tels par leur constructeur;
 - vi) les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire;
 - vii) les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
 - viii) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), notamment ceux définis dans le règlement grand-ducal du 30 janvier 1985 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, indépendamment du nombre de passagers;
 - ix) les submersibles;
 - x) les aéroglisseurs;
 - xi) les hydroptères;
 - xii) les bateaux à vapeur à combustion externe, fonctionnant au charbon, au coke, au bois, au pétrole ou au gaz;
 - b) concernant le paragraphe 1, point b):
 - i) les moteurs de propulsion installés ou spécialement destinés à être installés sur les bateaux suivants:
 - les bateaux conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tels par leur constructeur,
 - les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire,
 - les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), notamment ceux définis dans le règlement grand-ducal du 30 janvier 1985 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, indépendamment du nombre de passagers,
 - les submersibles,
 - les aéroglisseurs,
 - les hydroptères;
 - ii) les originaux, et leurs copies individuelles, d'anciens moteurs de propulsion dont la conception est antérieure à 1950, qui ne sont pas produits en série et qui sont montés sur les bateaux définis au paragraphe 2, point a), v) et vii);
 - iii) les moteurs de propulsion construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
 - c) concernant le paragraphe 1, point c):
 - l'ensemble des bateaux mentionnés au point b) du présent paragraphe,
 - les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans.

3. Au sens du présent règlement, on entend par:
- a) „bateau de plaisance“, tout bateau de tout type destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque, mesurée conformément à la norme harmonisée, a une longueur comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres indépendamment du moyen de propulsion; le fait que le même bateau puisse être utilisé pour l’affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance ne l’empêche pas d’être couvert par le présent règlement lorsqu’il est mis sur le marché communautaire à des fins de loisir;
 - b) „véhicule nautique à moteur“, une embarcation de moins de 4 mètres de long, équipée d’un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçue pour être manœuvrée par une ou plusieurs personne(s) assise(s), debout ou agenouillée(s) sur la coque plutôt qu’à l’intérieur de celle-ci;
 - c) „moteur de propulsion“, tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé à des fins de propulsion, y compris les moteurs in-bord, les moteurs mixtes avec ou sans échappement intégré et les moteurs hors-bord à deux et quatre temps;
 - d) „modification importante du moteur“, la modification d’un moteur qui:
 - pourrait éventuellement amener le moteur à dépasser les limites des émissions précisées dans l’annexe I.B, à l’exclusion du remplacement ordinaire des éléments et pièces du moteur qui ne modifient pas les caractéristiques des émissions, ou
 - augmente la puissance nominale du moteur de plus de 15 %;
 - e) „transformation importante du bateau“, la transformation d’un bateau qui:
 - modifie le mode de propulsion du bateau,
 - suppose une modification importante du moteur,
 - modifie le bateau à un tel point que celui-ci est considéré comme un nouveau bateau;
 - f) „mode de propulsion“, le moyen mécanique par lequel le bateau est mis en mouvement, notamment les hélices marines ou les systèmes hydropropulseurs;
 - g) „famille de moteurs“, une classification retenue par le constructeur selon laquelle les moteurs, de par leur conception, doivent tous avoir les mêmes caractéristiques d’émission et satisfont aux exigences du présent règlement en matière d’émissions gazeuses;
 - h) „constructeur ou fabricant“, toute personne physique ou morale qui conçoit et/ou fait concevoir, réalise et/ou fait réaliser, en vue de le mettre sur le marché communautaire en son nom, un produit couvert par le présent règlement;
 - i) „mandataire“, toute personne physique ou morale établie dans la Communauté ayant reçu mandat écrit du fabricant/constructeur pour agir en son nom afin de s’acquitter des obligations de ce dernier prévues par le présent règlement.“

Art. 2.– L’article 4 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„1. Les produits visés à l’article 1er, paragraphe 1, et comportant le marquage „CE“ visé à l’annexe IV, qui indique leur conformité à l’ensemble des dispositions du présent règlement, y compris les procédures de conformité visées au présent règlement peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois.

2. Les bateaux partiellement achevés peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté européenne ou la personne responsable de la mise sur le marché déclare, conformément à l’annexe III, point a), qu’ils sont destinés à être achevés par d’autres.

3. Peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois: les éléments et pièces d’équipement visés à l’annexe II et comportant le marquage „CE“ visé à l’annexe IV qui indique leur conformité aux exigences essentielles pertinentes, lorsque ces éléments et pièces d’équipement sont accompagnés d’une déclaration écrite de conformité prévue à l’annexe XV et sont destinés à être incorporés dans le bateau de plaisance, conformément à la déclaration visée à l’annexe III, point b), du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté européenne ou, en cas d’importation d’un pays tiers, de toute personne qui met ces éléments et pièces d’équipement sur le marché communautaire.

4. Peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois:

- des moteurs in-bord et des moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré;
- des moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE qui fait partie intégrante du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues qui sont conformes à la phase II prévue à l'annexe I, point 4.2.3 de ladite directive et
- des moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE qui fait partie intégrante du règlement grand-ducal du 27 février 1989 portant exécution de directives C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté européenne déclare, conformément à l'annexe XV, point 3, que le moteur sera conforme aux exigences en matière d'émissions gazeuses du présent règlement lorsqu'il sera installé dans un bateau de plaisance ou un véhicule nautique à moteur conformément aux instructions fournies par le constructeur.

5. La présentation de produits visés à l'article 1er, paragraphe 1 qui ne sont pas conformes au présent règlement est autorisée au cours notamment de salons, d'expositions et de démonstrations pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne peuvent pas être mis sur le marché ni mis en service avant leur mise en conformité.

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

Art. 3.– L'article 6, paragraphe 1 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„Lorsque le ministre des Transports constate que des produits visés à l'article 1er, paragraphe 1 et portant le marquage „CE“ prévu à l'annexe IV, lorsqu'ils sont correctement conçus, construits, installés le cas échéant, entretenus et utilisés conformément à leur destination, risquent de mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens ou l'environnement, il prend toutes les mesures provisoires utiles pour retirer ces produits du marché ou interdire ou restreindre leur mise sur le marché ou leur mise en service.“

L'article 6, paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„Lorsqu'un produit visé à l'article 1er porte, sans être conforme, le marquage „CE“, le ministre des Transports prend les mesures appropriées et en informe la Commission et les autres Etats membres de la Communauté européenne.“

Art. 4.– L'article 7 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

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

En cas d'évaluation de bateaux de plaisance après construction, lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté n'assument les responsabilités relatives à la conformité du produit au présent règlement, celles-ci peuvent être assumées par toute personne physique ou morale établie dans la Communauté européenne qui met le produit sur le marché et/ou le met en service sous sa propre responsabilité. Dans ce cas, la personne qui met le produit sur le marché ou le met en service doit adresser une demande de compte rendu d'examen après construction auprès d'un organisme notifié. La personne qui met le produit sur le marché et/ou le met en service doit fournir à l'organisme notifié tout document et dossier technique disponibles se rapportant à la première mise sur le marché du produit dans le pays d'origine. L'organisme notifié examine le produit en question et procède à des calculs et autres évaluations en vue de s'assurer que le produit est conforme de

manière équivalente aux exigences pertinentes du présent règlement. Dans ce cas, la plaque du constructeur visée à l'annexe I, point 2.2 comporte l'inscription „Certificat après construction“. L'organisme notifié établit un rapport de conformité sur l'évaluation réalisée et informe la personne qui met le produit sur le marché et/ou le met en service des obligations qui lui incombent. Cette dernière établit une déclaration de conformité (voir annexe XV) et appose ou fait apposer sur le produit le marquage „CE“ accompagné du numéro distinctif de l'organisme notifié compétent.

2. En ce qui concerne la conception et la construction des produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point a), le fabricant de bateaux ou son mandataire établi dans la Communauté européenne applique, pour les catégories de conception des bateaux A, B, C et D, visées à l'annexe I, partie A, point 1, les procédures indiquées ci-dessous:

a) pour les catégories A et B:

- i) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou un examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- ii) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen „CE de type“ (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

b) pour la catégorie C:

- i) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres:
 - en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, partie A: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou un examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H,
 - en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, partie A: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou l'examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- ii) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen „CE de type“ (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

c) pour la catégorie D:

pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou l'examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

d) pour les véhicules nautiques à moteur:

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

e) pour les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II: l'un des modules suivants: B + C, ou B + D, ou B + F, ou G, ou H.

3. En ce qui concerne les émissions gazeuses:

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

4. En ce qui concerne les émissions sonores:

- a) pour les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point c) i) et ii), le fabricant de bateaux ou son mandataire établi dans la Communauté européenne applique:
- i) lorsque des essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore: soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII;
 - ii) lorsque le nombre de Froude et la méthode de détermination du rapport puissance/déplacement sont utilisés pour l'évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII;
 - iii) lorsque des données sur le bateau de référence certifié, établies conformément au point i), sont utilisées pour l'évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, soit la vérification à l'unité (module G) visée à l'annexe XI, soit l'assurance qualité complète (module H) visée à l'annexe XII.
- b) pour les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point c) iii) et iv), le fabricant de véhicules nautiques à moteur ou de moteurs, ou son mandataire établi dans la Communauté européenne applique: le contrôle interne de la production complété par des essais (module A bis) visés à l'annexe VI, ou le module G ou H."

Art. 5.– L'article 9, paragraphes 1, 2, 3 et 4 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

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

- a) les bateaux de plaisance, les véhicules nautiques à moteur ainsi que les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles correspondantes visées à l'annexe I;
- b) les moteurs hors-bord qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe I, parties B et C;
- c) les moteurs mixtes équipés d'un échappement intégré qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe I, parties B et C.

2. Le marquage „CE“ de conformité, tel que reproduit à l'annexe IV, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur les bateaux et sur les véhicules nautiques à moteur comme indiqué au point 2.2 de l'annexe I, partie A, sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage ainsi que sur les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré comme indiqué au point 1.1 de l'annexe I, partie B.

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

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

Art. 6.– Deux nouveaux articles sont ajoutés au règlement grand-ducal du 8 septembre 1997:

„**Art. 10bis.**– Les infractions à l'article 7, à l'article 9 paragraphe 2 et à l'article 9 paragraphe 3 seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents cinquante et un à vingt-cinq mille Euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 10ter.– 1. Les produits relevant de l'article 1er, paragraphe 1, point a) qui sont conformes à la réglementation en vigueur au moment de la publication du présent règlement peuvent être mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois jusqu'au 31 décembre 2005.

2. Les moteurs à allumage par compression et les moteurs à explosion à quatre temps qui sont conformes à la réglementation en vigueur au moment de la publication du présent règlement peuvent être mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois jusqu'au 31 décembre 2005.

3. Les moteurs à explosion à deux temps qui sont conformes à la réglementation en vigueur au moment de la publication du présent règlement peuvent être mis sur le marché luxembourgeois ou mis en service sur le territoire luxembourgeois jusqu'au 31 décembre 2006.“

Art. 7.– L'annexe I du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE I

EXIGENCES ESSENTIELLES

Remarque préliminaire

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

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

1. Catégories de conception

| <i>Catégorie de conception</i> | <i>Force du vent (échelle de Beaufort)</i> | <i>Hauteur significative de vague à considérer (H1/3; en mètres)</i> |
|--|--|--|
| <i>Bateaux conçus pour la navigation</i> | | |
| A – „EN HAUTE MER“ | plus de 8 | plus de 4 |
| B – „AU LARGE“ | jusqu'à 8 compris | jusqu'à 4 compris |
| C – „A PROXIMITE DE LA COTE“ | jusqu'à 6 compris | jusqu'à 2 compris |
| D – „EN EAUX PROTEGEES“ | jusqu'à 4 compris | jusqu'à 0,3 compris |

Définitions:

- A. „EN HAUTE MER“: conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.
- B. „AU LARGE“: conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.
- C. „A PROXIMITE DE LA COTE“: conçu pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.
- D. „EN EAUX PROTEGEES“: conçu pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

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

2. Exigences générales

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

2.1 Identification du bateau

Tout bateau doit être marqué du numéro d'identification qui comporte les indications suivantes:

- le code du constructeur
- le pays de fabrication
- le numéro de série particulier
- l'année de fabrication
- l'année du modèle

La norme harmonisée applicable en la matière donne des précisions sur ces exigences.

2.2 Plaque du constructeur

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

- nom du constructeur
- marquage „CE“ (cf. annexe IV)
- catégorie de conception du bateau au sens du point 1
- charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6, à l'exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins
- nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu.

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

En fonction de sa catégorie de conception, le bateau doit être conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

2.4 Visibilité à partir du poste de barre principal

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

2.5 Manuel du propriétaire

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé en français et/ou en allemand. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'envahissement et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes.

3. Exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction

3.1 Structures

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

3.2 Stabilité et franc-bord

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

3.3 Flottabilité

La coque doit être construite de manière à conférer au bateau des caractéristiques de flottabilité appropriées à sa catégorie de conception au sens du point 1 et à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6. Tous les bateaux multicoques habitables doivent être conçus de manière à avoir une flottabilité suffisante pour leur permettre de rester à flot en cas de retournement.

Les bateaux de moins de 6 mètres doivent être pourvus d'une réserve de flottabilité appropriée pour leur permettre de flotter en cas d'invasion, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur catégorie de conception.

3.4 Ouvertures dans la coque, le pont et la superstructure

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

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

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

3.5 Invasion

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

Une attention particulière devrait être accordée:

- aux cockpits et baignoires qui devraient être à vidange automatique ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du bateau,
- aux dispositifs de ventilation,
- à l'évacuation de l'eau par des pompes adéquates ou d'autres moyens.

3.6 Charge maximale recommandée par le constructeur

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

3.7 Emplacement radeau de sauvetage

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

3.8 Evacuation

Tous les bateaux multicoques habitables de plus de 12 m de long doivent être pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement.

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

3.9 Ancrage, amarrage et remorquage

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

4. *Caractéristiques concernant les manoeuvres*

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

5. *Exigences relatives aux équipements et à leur installation*

5.1 *Moteurs et compartiments moteurs*

5.1.1 *Moteurs in-bord*

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

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

Les matériaux isolants utilisés à l'intérieur des compartiments moteurs doivent être incombustibles.

5.1.2 *Ventilation*

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

5.1.3 *Parties exposées*

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

5.1.4 *Démarrage du moteur hors-bord*

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

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

5.1.5 *Véhicules nautiques à moteur fonctionnant sans pilote*

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

5.2 *Circuit d'alimentation*

5.2.1 *Généralités*

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

5.2.2 *Réservoirs de carburant*

Les réservoirs, conduites et tuyaux de carburant doivent être fixés et éloignés de toute source de chaleur importante ou en être protégés. Le choix des matériaux constitutifs et des méthodes de fabrication des réservoirs est fonction de la contenance du réservoir et du type de carburant. Tous les emplacements de réservoirs doivent être ventilés.

Les carburants essence doivent être gardés dans des réservoirs qui ne constituent pas une partie de la coque et qui sont:

- a) isolés du compartiment moteur et de toute autre source d'inflammation;

b) isolés des espaces réservés à la vie à bord.

Les carburants diesel peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque.

5.3 Circuits électriques

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

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

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

5.4 Direction

5.4.1 Généralités

Le système de direction doit être conçu, construit et installé de manière à permettre la transmission des efforts exercés sur les commandes de gouverne dans des conditions de fonctionnement prévisibles.

5.4.2 Dispositifs de secours

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

5.5 Appareils à gaz

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

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

Tout bateau muni d'appareils à gaz installés à demeure doit être équipé d'une enceinte destinée à contenir toutes les bouteilles de gaz. L'enceinte doit être isolée des espaces réservés à la vie à bord, accessible uniquement de l'extérieur et ventilée vers l'extérieur de manière à assurer l'évacuation des gaz. Tout appareil à gaz fixe doit être essayé après son installation.

5.6 Protection contre l'incendie

5.6.1 Généralités

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du bateau sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu. Une attention particulière doit être accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant et aux tuyaux d'huile et de carburant non couverts; il faut aussi éviter d'installer des câbles électriques au dessus des zones chaudes des machines.

5.6.2 Equipement de lutte contre l'incendie

Les bateaux doivent être pourvus d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie ou l'emplacement et la capacité de ces équipements appropriés aux risques d'incendie doivent être indiqués. Le bateau ne doit pas être mis en service avant que l'équipement approprié de lutte contre l'incendie n'ait été mis en place. Les enceintes des moteurs à essence doivent être protégées par un système d'extinction d'incendie évitant que l'on doive les ouvrir en cas d'incendie. Les extincteurs portables doivent être fixés à des endroits facilement accessibles; l'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du bateau.

5.7 Feux de navigation

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes aux réglementations COLREG 1972, telles que modifiées ultérieurement, ou CEVNI, selon le cas.

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

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

Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis:

- a) soit de réservoirs;
- b) soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs.

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

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

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

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

1. Description du moteur

1.1. Tout moteur doit porter clairement les renseignements suivants:

- marque ou nom du constructeur du moteur,
- type et, le cas échéant, famille de moteurs,
- numéro d'identification individuel du moteur,
- marquage „CE“, si requis en vertu de l'article 9.

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

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

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

2. Exigences en matière d'émissions gazeuses

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

| Type | Monoxyde de carbone $CO = A + B/P^n_N$ | | | Hydrocarbures $HC = A + B/P^n_N$ | | | Oxyde d'azote NO_x | Particules PT |
|--------------------------|---|-------|-----|-------------------------------------|-------|------|-------------------------|------------------|
| | A | B | n | A | B | n | | |
| Deux temps à explosion | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 30,0 | 100,0 | 0,75 | 10,0 | Sans objet |
| Quatre temps à explosion | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 6,0 | 50,0 | 0,75 | 15,0 | Sans objet |
| Allumage par compression | 5,0 | 0 | 0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 9,8 | 1,0 |

Soit A, B et n des constantes conformément au tableau, et PN la puissance nominale du moteur en kW; les émissions gazeuses sont mesurées conformément à la norme harmonisée (EN ISO 8178-1: 1996).

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

Les carburants de référence à utiliser pour les essais d'émissions des moteurs à essence et au diesel sont spécifiés dans la directive 98/69/CE (annexe IX, tableaux 1 et 2) et pour les moteurs au gaz de pétrole liquéfié dans la directive 98/77/CE. Ces deux directives font partie intégrante du règlement grand-ducal du 26 novembre 1999 complétant le règlement grand-ducal du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

3. Durabilité

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

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

On entend par vie utile du moteur:

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

4. Manuel du propriétaire

Chaque moteur doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé dans une des langues officielles. Ce manuel doit:

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

C. Exigences essentielles en matière d'émissions sonores

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

1. Niveaux des émissions sonores

1.1. Les bateaux de plaisance munis d'un moteur in-bord ou mixte sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur et les moteurs hors-bord et mixtes avec échappement intégré doivent être

conçus, construits et montés de telle sorte que les émissions sonores mesurées conformément aux essais définis dans la norme harmonisée (EN ISO 14509) ne dépassent pas les valeurs limites reprises dans le tableau suivant:

| <i>Puissance d'un seul moteur en kW</i> | <i>Niveau de pression acoustique maximal = L_{pASmax} en dB</i> |
|---|--|
| P_N | 67 |
| 10 P_N 40 | 72 |
| $P_N > 40$ | 75 |

où P_N désigne la puissance nominale du moteur en kW au régime nominal et L_{pASmax} le niveau de pression acoustique maximal en dB.

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

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

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

$$Fn = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot Lwl)}}$$

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

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

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

2. Manuel du propriétaire

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

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

Art. 8.– Le point 4 de l'annexe II du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 9.– L’annexe VI du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE VI

**CONTROLE INTERNE DE LA FABRICATION COMPLETE PAR DES ESSAIS
(MODULE A BIS, OPTION 1)**

Ce module correspond au module A présenté à l’annexe V, complété par les dispositions supplémentaires suivantes:

A. Conception et construction

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

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

Dispositions communes aux deux variantes:

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

B. Emissions sonores

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

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

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

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

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

Art. 10.– Le point suivant est ajouté à l’annexe VIII du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997:

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

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

Art. 11.– A l’annexe X, point 5.3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, le nouvel alinéa suivant est ajouté:

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

Art. 12.– L’annexe XIII du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE XIII

**DOCUMENTATION TECHNIQUE FOURNIE PAR LE CONSTRUCTEUR
OU LE FABRICANT**

La documentation technique visée aux annexes V, VII, VIII, IX, XI et XVI doit indiquer quels sont les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les éléments ou les bateaux satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporter toutes les données utiles à cet égard.

La documentation technique permet de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d’en évaluer la conformité aux exigences du présent règlement.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l’évaluation:

- a) une description générale du produit;
- b) des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.;
- c) les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit;
- d) une liste des normes visées à l’article 5, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles du règlement lorsque les normes visées à l’article 5 n’ont pas été appliquées;
- e) les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.;
- f) les procès-verbaux d’essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 des exigences essentielles, et de flottabilité selon le point 3.3 de celles-ci (annexe I, partie A);
- g) les procès-verbaux d’essais sur les émissions gazeuses démontrant que le point 2 de l’annexe I, partie B, est respecté;
- h) les procès-verbaux d’essais sur les émissions sonores ou les données sur le bateau de référence démontrant que le point 1 de l’annexe I, partie C, est respecté.“

Art. 13.– Le point 1 de l’annexe XIV du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacé par le texte suivant:

„1. L’organisme, son directeur et le personnel chargé d’exécuter les opérations de vérification ne peuvent être ni le concepteur, ni le constructeur, ni le fournisseur, ni l’installateur des produits visés à l’article 1er qu’ils contrôlent, ni le mandataire de l’une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la construction, la commercialisation ou l’entretien desdits produits. Ceci n’exclut pas la possibilité d’un échange d’informations techniques entre le constructeur et l’organisme.

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

Art. 14.– L’annexe XV du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE XV

DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE

1. La déclaration écrite de conformité aux dispositions du présent règlement doit toujours accompagner:

- a) le bateau de plaisance et le véhicule nautique à moteur et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie A, point 2.5);
- b) les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II;
- c) les moteurs de propulsion et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie B, point 4).

2. La déclaration écrite de conformité doit comprendre les éléments suivants et être rédigée dans la ou les langues prévues à l'annexe I, partie A, point 2.5.:

- a) nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (Dénomination sociale, adresse complète; le mandataire doit aussi indiquer la dénomination sociale);
- b) description du produit défini au point 1 ci-dessus (Description du produit en cause: marque, type, numéro de série, le cas échéant);
- c) références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;
- d) le cas échéant, références aux autres directives communautaires d'application;
- e) le cas échéant, référence de l'attestation „CE de type“ délivrée par un organisme notifié;
- f) le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;
- g) identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

3. En ce qui concerne:

- les moteurs in-bord et les moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré,
- les moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE qui sont conformes à la phase II, visée au point 4.2.3 de l'annexe I de cette dernière directive; celle-ci fait partie intégrante du règlement grand-ducal du 13 novembre 1998 complétant le règlement grand-ducal du 3 février 1998 portant exécution de directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues, et
- les moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE qui fait partie intégrante du règlement grand-ducal du 27 février 1989 portant exécution de directives C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues, la déclaration de conformité inclut en plus des informations mentionnées au point 2 une déclaration du fabricant indiquant que le moteur satisfera aux exigences en matière d'émissions gazeuses du présent règlement lors de son installation dans un bateau de plaisance, conformément aux instructions fournies par le fabricant, et que ce moteur ne doit pas être mis en service tant que le bateau de plaisance dans lequel il doit être installé n'a pas été déclaré conforme, si cela s'impose, à la disposition pertinente de la présente directive.“

Art. 15.– Les annexes suivantes sont ajoutées au règlement grand-ducal du 8 septembre 1997:

„ANNEXE XVI

ASSURANCE QUALITE PRODUITS (MODULE E)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen „CE de type“ et satisfont aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté doit apposer le marquage „CE“ sur chaque produit et établir une déclaration écrite de conformité. Le marquage „CE“ doit être accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

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

3. Système de qualité

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

La demande doit comprendre:

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

3.2. Dans le cadre du système de qualité, chaque produit doit être examiné et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier sa conformité aux exigences correspondantes du présent règlement. Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de protocoles, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle doit comprendre en particulier une description adéquate:

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

3.3. L'organisme notifié doit évaluer le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2.

Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs doit comprendre au moins un membre ayant acquis, en tant qu'évaluateur, l'expérience de la technologie du produit en question. La procédure d'évaluation doit comprendre une visite dans les locaux du fabricant.

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

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

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

L'organisme notifié doit évaluer les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

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

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

4.1. Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

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

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

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

4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées au fabricant. A l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire; il doit fournir au fabricant un rapport de visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.

5. Le fabricant doit tenir à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:

- la documentation visée au point 3.1, deuxième alinéa, troisième tiret,
- les adaptations visées au point 3.4, deuxième alinéa,
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4, dernier alinéa, et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié doit communiquer aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de système de qualité délivrées et retirées.

*

ANNEXE XVII

EVALUATION DE LA CONFORMITE DE PRODUCTION POUR LES EMISSIONS GAZEUSES ET SONORES

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

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

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

S est l'écart-type où:

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

X = la moyenne arithmétique des résultats obtenus

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

L = la valeur limite adéquate

n = le nombre de moteurs repris dans l'échantillon

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

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

Si n ≥ 20, k = 0,860/√n

Art. 16.– Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

**DIRECTIVE 2003/44/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL
du 16 juin 2003**

**modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement
des dispositions législatives, réglementaires et administratives
des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance**

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

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) A la suite des changements intervenus depuis l'adoption de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance⁽⁴⁾, il est devenu nécessaire de modifier ladite directive.

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

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

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

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

(6) Des dispositions législatives, réglementaires et administratives visant à réduire les émissions sonores et gazeuses des bateaux de plaisance et moteurs, sont en vigueur dans certains Etats membres en vue de protéger la santé des personnes, l'environnement et, le cas échéant, les animaux domestiques.

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

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

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

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

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

Ces mesures diffèrent, sont de nature à affecter la libre circulation de ces produits et constituent des entraves aux échanges au sein de la Communauté.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(15) Au vu de la nature des risques encourus, il convient de retenir des procédures d'évaluation de la conformité pour assurer le niveau de protection nécessaire. Il y a lieu que le fabricant ou son mandataire ou, si ceux-ci ne satisfont pas à leurs obligations, la personne qui met le produit sur le marché et/ou en service veille à ce que, lors de leur commercialisation et/ou de leur mise en service, les produits couverts par la présente directive soient conformes aux exigences essentielles pertinentes. Il convient de prévoir des procédures adéquates donnant un choix entre procédures de rigueur équivalente. Il importe que ces procédures correspondent à la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage „CE“ de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique⁽⁸⁾.

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

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

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

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

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

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

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

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

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

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

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

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

Article premier

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

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

*„Article premier****Champ d'application et définitions***

1. La présente directive s'applique:
 - a) en matière de conception et de construction, aux:
 - i) bateaux de plaisance et aux bateaux de plaisance partiellement achevés;
 - ii) véhicules nautiques à moteur;
 - iii) éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II lorsqu'ils ont été mis sur le marché communautaire séparément et lorsqu'ils sont destinés à être installés;
 - b) en matière d'émissions gazeuses, aux:
 - i) moteurs de propulsion qui sont installés ou sont spécialement conçus pour être installés sur ou dans des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur;
 - ii) moteurs de propulsion installés sur ou dans ces bateaux qui sont soumis à une „modification importante du moteur“;
 - c) en matière d'émissions sonores, aux:
 - i) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord;
 - ii) bateaux de plaisance équipés d'un moteur mixte sans échappement intégré ou d'un moteur de propulsion in-bord qui sont soumis à une transformation importante du bateau et mis par la suite sur le marché communautaire dans les cinq ans qui suivent cette transformation;
 - iii) véhicules nautiques à moteur;
 - iv) moteurs hors-bord et moteurs mixtes équipés d'un échappement intégré destinés à être installés sur des bateaux de plaisance;
 - d) pour les produits relevant du point a) ii) et des points b) et c), la présente directive ne s'applique qu'à compter de la première mise sur le marché et/ou de la première mise en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.
2. Sont exclus du champ d'application de la présente directive:
 - a) concernant le paragraphe 1, point a):
 - i) les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur constructeur;
 - ii) les canoës et les kayaks, les gondoles et les pédalos;
 - iii) les planches à voile;
 - iv) les planches de surf, y compris les planches à moteur;
 - v) les originaux, et leurs copies individuelles, de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignés comme tels par leur constructeur;
 - vi) les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire;
 - vii) les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
 - viii) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), notamment ceux définis dans la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure(*), indépendamment du nombre de passagers;

- ix) les submersibles;
 - x) les aéroglisseurs;
 - xi) les hydroptères;
 - xii) les bateaux à vapeur à combustion externe, fonctionnant au charbon, au coke, au bois, au pétrole ou au gaz;
- b) concernant le paragraphe 1, point b):
- i) les moteurs de propulsion installés ou spécialement destinés à être installés sur les bateaux suivants:
 - les bateaux conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tels par leur constructeur,
 - les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire,
 - les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice du paragraphe 3, point a), notamment ceux définis dans la directive 82/714/CEE, indépendamment du nombre de passagers,
 - les submersibles,
 - les aéroglisseurs,
 - les hydroptères;
 - ii) les originaux, et leurs copies individuelles, d'anciens moteurs de propulsion dont la conception est antérieure à 1950, qui ne sont pas produits en série et qui sont montés sur les bateaux définis au paragraphe 2, point a), v) et vii);
 - iii) les moteurs de propulsion construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans;
- c) concernant le paragraphe 1, point c):
- l'ensemble des bateaux mentionnés au point b) du présent paragraphe,
 - les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans.
3. Au sens de la présente directive, on entend par:
- a) „bateau de plaisance“, tout bateau de tout type destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque, mesurée conformément à la norme harmonisée, a une longueur comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres indépendamment du moyen de propulsion; le fait que le même bateau puisse être utilisé pour l'affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance ne l'empêche pas d'être couvert par la présente directive lorsqu'il est mis sur le marché communautaire à des fins de loisir;
 - b) „véhicule nautique à moteur“, une embarcation de moins de 4 mètres de long, équipée d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçue pour être manœuvrée par une ou plusieurs personne(s) assise(s), debout ou agenouillée(s) sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci;
 - c) „moteur de propulsion“, tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé à des fins de propulsion, y compris les moteurs in-bord, les moteurs mixtes avec ou sans échappement intégré et les moteurs hors-bord à deux et quatre temps;
 - d) „modification importante du moteur“, la modification d'un moteur qui:
 - pourrait éventuellement amener le moteur à dépasser les limites des émissions précisées dans l'annexe I.B, à l'exclusion du remplacement ordinaire des éléments et pièces du moteur qui ne modifient pas les caractéristiques des émissions, ou
 - augmente la puissance nominale du moteur de plus de 15%;
 - e) „transformation importante du bateau“, la transformation d'un bateau qui:
 - modifie le mode de propulsion du bateau,

- suppose une modification importante du moteur,
 - modifie le bateau à un tel point que celui-ci est considéré comme un nouveau bateau;
- f) „mode de propulsion“, le moyen mécanique par lequel le bateau est mis en mouvement, notamment les hélices marines ou les systèmes hydropropulseurs;
- g) „famille de moteurs“, une classification retenue par le constructeur selon laquelle les moteurs, de par leur conception, doivent tous avoir les mêmes caractéristiques d'émission et satisfont aux exigences de la présente directive en matière d'émissions gazeuses;
- h) „constructeur ou fabricant“, toute personne physique ou morale qui conçoit et/ou fait concevoir, réalise et/ou fait réaliser, en vue de le mettre sur le marché communautaire en son nom, un produit couvert par la présente directive;
- i) „mandataire“, toute personne physique ou morale établie dans la Communauté ayant reçu mandat écrit du fabricant/constructeur pour agir en son nom afin de s'acquitter des obligations de ce dernier prévues par la présente directive.

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

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

„Article 4

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

1. Les Etats membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et/ou la mise en service sur leur territoire de produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, et comportant le marquage „CE“ visé à l'annexe IV, qui indique leur conformité à l'ensemble des dispositions de la présente directive, y compris les procédures de conformité visées au chapitre II.
2. Les Etats membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de bateaux partiellement achevés lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté ou la personne responsable de la mise sur le marché déclare, conformément à l'annexe III, point a), qu'ils sont destinés à être achevés par d'autres.
3. Les Etats membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et/ou la mise en service des éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et comportant le marquage „CE“ visé à l'annexe IV qui indique leur conformité aux exigences essentielles pertinentes, lorsque ces éléments et pièces d'équipement sont accompagnés d'une déclaration écrite de conformité prévue à l'annexe XV et sont destinés à être incorporés dans le bateau de plaisance, conformément à la déclaration visée à l'annexe III, point b), du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté ou, en cas d'importation d'un pays tiers, de toute personne qui met ces éléments et pièces d'équipement sur le marché communautaire.
4. Les Etats membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et/ou la mise en service:
 - des moteurs in-bord et des moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré,
 - des moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE(*) qui sont conformes à la phase II prévue à l'annexe I, point 4.2.3 de ladite directive et
 - des moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE(**),
 lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté déclare, conformément à l'annexe XV, point 3, que le moteur sera conforme aux exigences en matière d'émissions gazeuses de la présente directive lorsqu'il sera installé dans un bateau de plaisance ou un véhicule nautique à moteur conformément aux instructions fournies par le constructeur.
5. Les Etats membres ne font pas obstacle, notamment lors de salons, d'expositions et de démonstrations, à la présentation de produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, qui ne sont pas conformes à la présente directive pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne peuvent être mis sur le marché ni mis en service avant leur mise en conformité.
6. Lorsque les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, relèvent d'autres directives couvrant d'autres aspects et que ces directives prévoient que soit apposé le marquage „CE“, celui-ci indique

que ces produits sont également conformes aux dispositions de ces autres directives. Le marquage „CE“ indique la conformité aux directives applicables ou aux parties pertinentes de celles-ci. Dans ce cas, les éléments desdites directives appliqués par le constructeur, tels qu'ils sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*, doivent figurer dans les documents, déclaration de conformité ou instructions requis par les directives et accompagnant ces produits.

(*) Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1). Directive modifiée par la directive 2001/63/CE de la Commission (JO L 227 du 23.8.2001, p. 41).

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

3) L'article suivant est ajouté:

„Article 6bis

Procédure de comité

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

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

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.“

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

„1. Lorsqu'un Etat membre constate que des produits visés à l'article 1er et portant le marquage „CE“ prévu à l'annexe IV, lorsqu'ils sont correctement conçus, construits, installés le cas échéant, entretenus et utilisés conformément à leur destination, risquent de mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens ou l'environnement, il prend toutes les mesures provisoires utiles pour retirer ces produits du marché ou interdire ou restreindre leur mise sur le marché et/ou leur mise en service.“

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

„3. Lorsqu'un produit visé à l'article 1er porte, sans être conforme, le marquage „CE“, les mesures appropriées sont prises par l'Etat membre ayant autorité sur celui qui a apposé le marquage; cet Etat membre en informe la Commission et les autres Etats membres.“

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

„Article 8

Procédures applicables

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

En cas d'évaluation de bateaux de plaisance après construction, lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté n'assument les responsabilités relatives à la conformité du produit à la présente directive, celles-ci peuvent être assumées par toute personne physique ou

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

2. En ce qui concerne la conception et la construction des produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, point a), le fabricant de bateaux ou son mandataire établi dans la Communauté applique, pour les catégories de conception des bateaux A, B, C et D, visées à l'annexe I, partie A, point 1, les procédures indiquées ci-dessous:

a) pour les catégories A et B:

- i) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visés à l'annexe VI, ou un examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- ii) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen „CE de type“ (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

b) pour la catégorie C:

- i) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres:
 - en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, partie A: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visés à l'annexe VI, ou un examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H,
 - en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I, partie A: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visés à l'annexe VI, ou l'examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- ii) pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen „CE de type“ (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

c) pour la catégorie D:

pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visés à l'annexe VI, ou l'examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;

d) pour les véhicules nautiques à moteur:

le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V, ou le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visé à l'annexe VI, ou l'examen „CE de

- type“ (module B) visé à l’annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l’annexe VIII, ou l’un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H;
- e) pour les éléments et pièces d’équipement visés à l’annexe II: l’un des modules suivants: B + C, ou B + D, ou B + F, ou G, ou H.
3. En ce qui concerne les émissions gazeuses: pour les produits visés à l’article 1er, paragraphe 1, point b), le fabricant de moteurs ou son mandataire établi dans la Communauté applique l’examen „CE de type“ (module B) tel que décrit à l’annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l’annexe VIII, ou l’un des modules suivants: B + D, ou B + E, ou B + F, ou G, ou H.
4. En ce qui concerne les émissions sonores:
- a) pour les produits visés à l’article 1er, paragraphe 1, point c) i) et ii), le fabricant de bateaux ou son mandataire établi dans la Communauté applique:
- i) lorsque des essais sont effectués à l’aide de la norme harmonisée(*) pour la mesure du niveau sonore: soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visé à l’annexe VI, soit la vérification à l’unité (module G) visée à l’annexe XI, soit l’assurance qualité complète (module H) visée à l’annexe XII;
 - ii) lorsque le nombre de Froude et la méthode de détermination du rapport puissance/déplacement sont utilisés pour l’évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l’annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visés à l’annexe VI, soit la vérification à l’unité (module G) visée à l’annexe XI, soit l’assurance qualité complète (module H) visée à l’annexe XII;
 - iii) lorsque des données sur le bateau de référence certifié, établies conformément au point i), sont utilisées pour l’évaluation: soit le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l’annexe V, soit le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module *Abis*) visés à l’annexe VI, soit la vérification à l’unité (module G) visée à l’annexe XI, soit l’assurance qualité complète (module H) visée à l’annexe XII.
- b) pour les produits visés à l’article 1er, paragraphe 1, point c) iii) et iv), le fabricant de véhicules nautiques à moteur ou de moteurs, ou son mandataire établi dans la Communauté applique: le contrôle interne de la production complété par des essais (module *Abis*) visés à l’annexe VI, ou le module G ou H.

(*) EN ISO 14509.“

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

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

- a) les bateaux de plaisance, les véhicules nautiques à moteur ainsi que les éléments et pièces d’équipement visés à l’annexe II qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles correspondantes visées à l’annexe I;
- b) les moteurs hors-bord qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l’annexe I, parties B et C;
- c) les moteurs mixtes équipés d’un échappement intégré qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l’annexe I, parties B et C.

2. Le marquage „CE“ de conformité, tel que reproduit à l’annexe IV, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur les bateaux et sur les véhicules nautiques à moteur comme indiqué au point 2.2 de l’annexe I, point A, sur les éléments et pièces d’équipement visés à l’annexe II et/ou sur leur emballage ainsi que sur les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes avec échappement intégré comme indiqué au point 1.1 de l’annexe I, partie B.

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

3. Il est interdit d’apposer des marques ou des inscriptions sur les produits couverts par la présente directive pouvant induire des tiers en erreur quant à la signification ou au graphisme du marquage „CE“. D’autres marques peuvent être apposées sur les produits couverts par la présente directive

et/ou sur leur emballage, à condition qu'elles ne réduisent pas la visibilité et la lisibilité du marquage „CE“.

8) L'annexe I est modifiée comme suit:

1) Le chapeau est remplacé par ce qui suit:

„ANNEXE I

EXIGENCES ESSENTIELLES

Remarque préliminaire

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

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

2) Le tableau situé sous „1. CATEGORIES DE CONCEPTION DES BATEAUX“ est remplacé par le tableau suivant:

„1. Catégorie de conception

| <i>Catégorie de conception</i> | <i>Force du vent (échelle de Beaufort)</i> | <i>Hauteur significative de vague à considérer (H1/3, en mètres)</i> |
|--|--|--|
| <i>Bateaux conçus pour la navigation</i> | | |
| A – „En haute mer“ | plus de 8 | plus de 4 |
| B – „Au large“ | jusqu'à 8 compris | jusqu'à 4 compris |
| C – „A proximité de la côte“ | jusqu'à 6 compris | jusqu'à 2 compris |
| D – „En eaux protégées“ | jusqu'à 4 compris | jusqu'à 0,3 compris“ |

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

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

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

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

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

„[ne concerne pas la version française].“

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

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

7) Au point 2.1:

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

b) le chapeau est remplacé par le texte suivant:

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

- 8) Au point 2.2 intitulé „Plaque du constructeur“, le quatrième tiret est modifié comme suit:
 „– charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6, à l’exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu’ils sont pleins.“
- 9) Au point 3.6 intitulé „Charge maximale recommandée par le constructeur“, les termes suivants sont supprimés:
 „... , telle qu’indiquée sur la plaque du constructeur, ...“
- 10) Un nouveau point est ajouté au point 5 intitulé „Exigences relatives aux équipements et à leur installation“:
 „5.1.5 Véhicules nautiques à moteur fonctionnant sans pilote
 Les véhicules nautiques à moteur doivent être équipés d’un dispositif d’arrêt automatique du moteur ou d’un dispositif automatique permettant à l’embarcation d’effectuer un mouvement circulaire vers l’avant à vitesse réduite lorsque le pilote quitte volontairement l’embarcation ou qu’il tombe par-dessus bord.“
- 11) Le point 5.2.2 est remplacé par le texte suivant:
 „5.2.2 Réservoirs de carburant
 Les réservoirs, conduites et tuyaux de carburant doivent être fixés et éloignés de toute source de chaleur importante ou en être protégés. Le choix des matériaux constitutifs et des méthodes de fabrication des réservoirs est fonction de la contenance du réservoir et du type de carburant. Tous les emplacements de réservoirs doivent être ventilés.
 Les carburants essence doivent être gardés dans des réservoirs qui ne constituent pas une partie de la coque et qui sont:
 a) isolés du compartiment moteur et de toute autre source d’inflammation;
 b) isolés des espaces réservés à la vie à bord.
 Les carburants diesel peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque.“
- 12) Le point 5.6.2 est remplacé par le texte suivant:
 „5.6.2 Equipement de lutte contre l’incendie
 Les bateaux doivent être pourvus d’équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d’incendie ou l’emplacement et la capacité de ces équipements appropriés aux risques d’incendie doivent être indiqués. Le bateau ne doit pas être mis en service avant que l’équipement approprié de lutte contre l’incendie n’ait été mis en place. Les enceintes des moteurs à essence doivent être protégées par un système d’extinction d’incendie évitant que l’on doive les ouvrir en cas d’incendie. Les extincteurs portables doivent être fixés à des endroits facilement accessibles; l’un d’entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du bateau.“
- 13) Le point 5.8 est remplacé par le texte suivant:
 „5.8 Prévention de décharges et installations permettant de transférer les déchets à terre
 Les bateaux doivent être construits de manière à empêcher toute décharge accidentelle de polluants (huile, carburant, etc.) dans l’eau.
 Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis:
 a) soit de réservoirs;
 b) soit d’installations pouvant recevoir des réservoirs.
 Les bateaux ayant des réservoirs fixés à demeure doivent être équipés d’un raccord de vidange normalisé permettant la connexion des tuyaux des installations de réception au tuyau de vidange du bateau.
 De plus, tout tuyau de décharge de déchets organiques traversant la coque doit être équipé de vannes pouvant être fermées avec un dispositif de sécurité en position fermée.“

14) Les nouvelles parties suivantes sont ajoutées:

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

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

1. Description du moteur

1.1. Tout moteur doit porter clairement les renseignements suivants:

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

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

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

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

2. Exigences en matière d'émissions gazeuses

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

Tableau 1

| Type | Monoxyde de carbone $CO = A + B/P_N^n$ | | | Hydrocarbures $HC = A + B/P_N^n$ | | | Oxydes d'azote NO_x | Particules PT |
|--------------------------|---|-------|-----|-------------------------------------|-------|------|-----------------------------|------------------|
| | A | B | n | A | B | n | | |
| Deux temps à explosion | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 30,0 | 100,0 | 0,75 | 10,0 | Sans objet |
| Quatre temps à explosion | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 6,0 | 50,0 | 0,75 | 15,0 | Sans objet |
| Allumage par compression | 5,0 | 0 | 0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 9,8 | 1,0 |

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

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

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

3. Durabilité

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

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

On entend par vie utile du moteur:

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

4. Manuel du propriétaire

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

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

C. Exigences essentielles en matière d'émissions sonores

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

1. Niveaux des émissions sonores

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

Tableau 2

| <i>Puissance d'un seul moteur en kW</i> | <i>Niveau de pression acoustique maximal = L_{pASmax} en dB</i> |
|---|--|
| P_N | 67 |
| $10 < P_N \leq 40$ | 72 |
| $P_N > 40$ | 75 |

où P_N désigne la puissance nominale du moteur en kW au régime nominal et L_{pASmax} le niveau de pression acoustique maximal en dB.

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

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

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

$$Fn = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot Lwl)}}$$

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

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

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

2. Manuel du propriétaire

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

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

(*) EN ISO 8178-1: 1996.

(**) EN ISO 14509.“

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

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

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

„ANNEXE VI

CONTROLE INTERNE DE LA FABRICATION COMPLETE PAR DES ESSAIS (MODULE A BIS, OPTION 1)

Ce module correspond au module A présenté à l'annexe V, complété par les dispositions supplémentaires suivantes:

A. Conception et construction

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

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

Dispositions communes aux deux variantes:

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

B. Emissions sonores

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„ANNEXE XIII

**DOCUMENTATION TECHNIQUE FOURNIE PAR LE CONSTRUCTEUR
OU LE FABRICANT**

La documentation technique visée aux annexes V, VII, VIII, IX, XI et XVI doit indiquer quels sont les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les éléments ou les bateaux satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporter toutes les données utiles à cet égard.

La documentation technique permet de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité aux exigences de la présente directive.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation:

- a) une description générale du produit;
- b) des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.;

- c) les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit;
 - d) une liste des normes visées à l'article 5, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées;
 - e) les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.;
 - f) les procès-verbaux d'essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 des exigences essentielles, et de flottabilité selon le point 3.3 de celles-ci (annexe I, partie A);
 - g) les procès-verbaux d'essais sur les émissions gazeuses démontrant que le point 2 de l'annexe I, partie B, est respecté;
 - h) les procès-verbaux d'essais sur les émissions sonores ou les données sur le bateau de référence démontrant que le point 1 de l'annexe I, partie C, est respecté."
- 14) A l'annexe XIV, le point 1 est remplacé par les points suivants:
- „1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent être ni le concepteur, ni le constructeur, ni le fournisseur, ni l'installateur des produits visés à l'article 1er qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la construction, la commercialisation ou l'entretien desdits produits. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le constructeur et l'organisme.
- Ibis.* L'organisme notifié doit être indépendant et ne pas être sous la dépendance des fabricants ou des fournisseurs.“
- 15) L'annexe XV est remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE XV

DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE

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

- a) le bateau de plaisance et le véhicule nautique à moteur et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie A, point 2.5);
- b) les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II;
- c) les moteurs de propulsion et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I, partie B, point 4).

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

- a) nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté(**);
- b) description du produit défini au point 1 ci-dessus(***);
- c) références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;
- d) le cas échéant, références aux autres directives communautaires d'application;
- e) le cas échéant, référence de l'attestation „CE de type“ délivrée par un organisme notifié;
- f) le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;
- g) identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

3. En ce qui concerne:

- les moteurs in-bord et les moteurs mixtes de propulsion sans échappement intégré,
 - les moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE qui sont conformes à la phase II, visée au point 4.2.3 de l'annexe I de cette dernière directive, et
 - les moteurs réceptionnés selon la directive 88/77/CEE,
- la déclaration de conformité inclut en plus des informations mentionnées au point 2 une déclaration du fabricant indiquant que le moteur satisfera aux exigences en matière d'émissions gazeuses de la présente directive lors de son installation dans un bateau de plaisance, confor-

mément aux instructions fournies par le fabricant, et que ce moteur ne doit pas être mis en service tant que le bateau de plaisance dans lequel il doit être installé n'a pas été déclaré conforme, si cela s'impose, à la disposition pertinente de la présente directive.

(*) Et être rédigée dans la ou les langues prévues à l'annexe I, partie A, point 2.5.

(**) Dénomination sociale, adresse complète; le mandataire doit aussi indiquer la dénomination sociale et l'adresse du fabricant.

(***) Description du produit en cause: marque, type, numéro de série, le cas échéant.

16) Les annexes suivantes sont ajoutées:

„ANNEXE XVI

ASSURANCE QUALITE PRODUITS (MODULE E)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen „CE de type“ et satisfont aux exigences de la directive qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté doit apposer le marquage „CE“ sur chaque produit et établir une déclaration écrite de conformité. Le marquage „CE“ doit être accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

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

3. Système de qualité

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

La demande doit comprendre:

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

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

Elle doit comprendre en particulier une description adéquate:

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

3.3. L'organisme notifié doit évaluer le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2.

Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en œuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs doit comprendre au moins un membre ayant acquis, en tant qu'évaluateur, l'expérience de la technologie du produit en question. La procédure d'évaluation doit comprendre une visite dans les locaux du fabricant.

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

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

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

L'organisme notifié doit évaluer les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

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

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

4.1. Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

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

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

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

4.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées au fabricant. A l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire; il doit fournir au fabricant un rapport de visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai.

5. Le fabricant doit tenir à la disposition des autorités nationales pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:

- la documentation visée au point 3.1, deuxième alinéa, troisième tiret,
- les adaptations visées au point 3.4, deuxième alinéa,
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4, dernier alinéa, et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié doit communiquer aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de système de qualité délivrées et retirées.

ANNEXE XVII

EVALUATION DE LA CONFORMITE DE PRODUCTION POUR LES EMISSIONS GAZEUSES ET SONORES

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

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

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

S est l'écart-type où:

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

X = la moyenne arithmétique des résultats obtenus

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

L = la valeur limite adéquate

n = le nombre de moteurs repris dans l'échantillon

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

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

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

Article 2

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

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

Article 3

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

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

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

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

3. Lorsque les Etats membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

4. Les Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

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

Article 5

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

Article 6

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Luxembourg, le 16 juin 2003.

Par le Parlement européen,
Le Président,
P. COX

Par le Conseil,
Le Président,
G. PAPANDREOU

5374/01

N° 5374¹

CHAMBRE DES DEPUTES

2^{ème} Session extraordinaire 2004

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

portant transposition de la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance

* * *

AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

(22.9.2004)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 23 août 2004 par la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement sur demande du Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur.

Il était joint un projet amendé qui tient compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis en date du 6 juillet 2004, la prise de position du Commissariat aux Affaires Maritimes à laquelle Monsieur le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur se rallie, l'avis du Conseil d'Etat et le texte de la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003.

Le projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.

La base légale du projet de règlement grand-ducal sous avis est constituée par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports et par la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.

Par la suite, la Chambre des Députés a été saisie de l'avis du *Conseil d'Etat* du 6 juillet 2004, dans lequel le *Conseil d'Etat* peut marquer son accord avec le projet sous avis qui constitue la reproduction quasi littérale de la directive 2003/44/CE précitée, sous réserve des observations qui suivent:

A l'article 10*bis* nouveau, il échet de préciser les infractions punissables afin de se conformer aux exigences de l'article 12 de la Constitution. Au même article, le minimum de l'amende est à relever à 251 euros. Quant à la dernière phrase de cet article, elle est à supprimer pour être superflue, les prescriptions relatives aux circonstances atténuantes se trouvant régies par le droit commun (chapitre IX du livre 1er du Code pénal).

Finalement, le Conseil d'Etat donne à considérer qu'en vertu de la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle (voir notamment les arrêts No 17/03 du 7 mars 2003 et No 18/03 du 21 novembre 2003), le système des réserves de la loi énoncé par la Constitution empêche le pouvoir législatif de se dessaisir outre mesure de ses pouvoirs par la voie de l'habilitation; que ce pouvoir peut donc seul disposer valablement des matières érigées en réserve; qu'il est toutefois satisfait à la réserve constitutionnelle si la loi se borne à tracer les grands principes tout en déléguant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail.

Le Conseil d'Etat se demande dès lors si la loi modifiée du 9 août 1971, concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, répond à l'exigence de la Cour constitutionnelle pour pouvoir servir de base légale au règlement en projet.

Le Commissariat aux affaires maritimes propose d'accepter les modifications proposées à l'article 10*bis* et propose de préciser que ce sont les infractions aux articles 7, 9.2 et 9.3 qui seront punies.

En ce qui concerne la question de la base légale soulevée par le Conseil d'Etat, le Commissariat aux affaires maritimes voudrait rappeler que le présent projet de transposition a été préparé dans la lignée de projets antérieurs prenant pour base légale la loi de 1971 précitée et approuvés par le Conseil d'Etat. Le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 qui transposait la directive 94/25/CE, base de la directive transposée par le présent projet, avait lui-même comme base légale la loi de 1971. Le Commissariat aux affaires maritimes propose de maintenir la base légale en l'état.

Le Commissariat aux affaires maritimes estime toutefois que les doutes avancés par la Haute Corporation devront être pris en compte par une adaptation de la loi afférente du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

A la suite de la mise en place du nouveau gouvernement issu des élections législatives du 13 juin 2004, le Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur s'est vu attribuer la compétence des affaires maritimes. Le Commissariat aux affaires maritimes propose dès lors de modifier l'article 10 du présent projet comme suit:

„Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.“

Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce marque son accord au projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

*

La Conférence des Présidents donne son assentiment au projet tel que modifié par le gouvernement suite à l'avis de la Haute Corporation.

Luxembourg, le 22 septembre 2004

Le Secrétaire général,
Claude FRIESEISEN

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

5374,5375

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg

**MEMORIAL**

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 179

10 novembre 2004

Sommaire**SECURITE MARITIME ET PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES**

Règlement grand-ducal du 15 octobre 2004 transposant la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires et portant modification des règlements grand-ducaux modifiés du 8 septembre 1997 transposant les directives 93/75/CE ainsi que 94/57/CE et portant application de la directive 95/21/CE ainsi que de la directive 96/40/CE, des règlements grand-ducaux modifiés du 22 juin 2000 et du 9 janvier 2001 transposant la directive modifiée 96/98/CE, ainsi que la directive 98/18/CE, des règlements grand-ducaux du 9 juin 2000, du 28 juin 2002, du 24 décembre 2002 et du 16 novembre 2001 transposant les directives 98/41/CE, 1999/35/CE, ainsi que 2000/59/CE et la directive modifiée 94/58/CE..... page 2672