

---

## note à l'attention de

Messieurs les directeurs régionaux des affaires maritimes

Messieurs les chefs des services des affaires maritimes de  
Mayotte – St Pierre et Miquelon – Papeete – Nouméa

Messieurs les présidents des commissions de surveillance des bateaux  
de navigation intérieure

Paris, le 2 mars 2006

**objet :** Déclarations écrites de conformité pour les navires et bateaux de plaisance.  
**référence :** Décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié relatif aux bateaux de plaisance.  
**affaire suivie par :** Denis CLERIN - MNP

tél. 01 40 81 72 70 - fax 01 44 49 80 01

mél. denis.clerin@equipement.gouv.fr

### 1°) Rappel

En application du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement et transposant la directive 94/25/CE du 16 juin 1994, tout navire entrant dans le champ d'application de cette réglementation doit disposer d'une déclaration écrite de conformité (DEC) attestant du respect de ces dispositions.

Diverses notes vous ont été adressées concernant la forme de ce document, dont la dernière, la note DTMPL/LN2 n° 99-166 du 16 mars 1999, présentait un modèle de DEC en cinq langues, établi conjointement avec la Fédération des Industries Nautiques.

### 2°) Nouvelles exigences

Suite à l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2006, des dispositions du décret n° 2005-185 du 25 février 2005 modifiant le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 et transposant la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003 qui amendait celle du 16 juin 1994, de nouvelles exigences concernant notamment la limitation des émissions gazeuses et sonores des moteurs et l'inclusion des véhicules nautiques à moteur dans le champ d'application de la réglementation européenne, sont apparues.

Il y aura donc plusieurs types de déclaration écrite de conformité selon qu'il s'agit de navires ou de VNM d'une part et de moteurs d'autre part, et pour ces derniers, suivant que le contrôle porte sur le niveau sonore ou sur les rejets gazeux, ou sur les deux éléments. En effet, si le contrôle des rejets gazeux est

ministère  
des Transports,  
de l'Équipement,  
du Tourisme  
et de la Mer



direction générale  
de la Mer  
et des Transports  
direction  
des Affaires maritimes

mission de la  
Navigation de plaisance  
et des Loisirs  
nautiques  
N° 111



3, place de Fontenoy  
75007 Paris 07 SP  
téléphone :  
01 44 49 80 44  
télécopie :  
01 44 49 80 01  
mél : mission.plaisance  
@equipement.gouv.fr  
Internet : www.mer.gouv.fr

toujours effectué chez le motoriste, au stade de la construction, il n'en est pas de même pour le contrôle du niveau sonore. Celui-ci est fait soit chez le motoriste lorsqu'il s'agit de moteurs hors bord ou interne mais avec un échappement intégré, soit par le chantier construisant l'embarcation lorsqu'il s'agit de moteur interne sans échappement intégré car dans ce cas, l'installation du système d'échappement ayant une influence sur le niveau sonore, il appartient au chantier d'attester du respect des exigences en matière de bruit.

### **3°) Entrée en vigueur des nouvelles exigences**

Ces nouvelles dispositions ne s'appliquent qu'aux bateaux, navires, VNM et moteurs mis sur le marché communautaire après le 1er janvier 2006.

Pour les bateaux, navires, VNM ou moteurs mis sur le marché communautaire avant cette date (c'est à dire fabriqués avant le 31 décembre 2005) mais non encore vendus et qui seront donc proposés à l'immatriculation en 2006, ils n'ont besoin d'être conformes qu'à la réglementation applicable précédemment :

- pour les moteurs, pas de réglementation sur les rejets gazeux ou le niveau sonore,
- pour les VNM, la division 224 (telle qu'applicable à compter du 1er janvier 2005),
- pour les bateaux ou navires, le décret 96-611 du 4 juillet 1996 non modifié.

Dans ce cas, le constructeur ou le mandataire doit produire un document attestant de cette fabrication et donc de cette mise sur le marché avant le 1er janvier 2006.

Il est à noter que pour les moteurs 2 temps, l'obligation du respect des nouvelles dispositions est fixée au 1er janvier 2007. Pour les VNM à moteur 2 temps, cette date du 1<sup>er</sup> janvier 2007 ne s'applique qu'au moteur et non à la structure.

### **4°) Les nouvelles déclarations écrites de conformité**

Les DEC fournies lors de l'immatriculation peuvent se présenter sous des formes différentes et répondre à l'un des quatre cas suivants.

- Navire avec un moteur intérieur sans échappement intégré : la DEC établie par le constructeur couvre la conformité du navire en matière de construction (cas de l'ancienne DEC) et le respect des exigences en matière de bruit. Le respect des exigences en matière de rejets gazeux est assumé par le motoriste mais ne figure pas dans cette DEC (modèle n° 1).

- Véhicule nautique à moteur : la DEC du constructeur couvre la conformité de l'embarcation en matière de construction et le respect des exigences en matière de bruit et de rejets gazeux (modèle n° 2).

- Moteur hors-bord ou moteur intérieur avec échappement intégré : la DEC du motoriste couvre le respect des exigences en matière de bruit et de rejets gazeux (modèle n° 3).

- Moteur intérieur sans échappement intégré : la DEC du motoriste couvre le respect des exigences en matière de rejets gazeux (modèle n° 4).

## **5°) Utilisation des déclarations écrites de conformité**

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

Il s'agit principalement de la DEC modèle n° 1 intitulé : « Déclaration de conformité d'un bateau de plaisance concernant les exigences de conception, de construction et d'émissions sonores ». Cette DEC pourra aussi être utilisée quand le constructeur du navire vend celui-ci avec un moteur hors-bord ou un moteur intérieur avec échappement intégré, dont il ne certifie pas la conformité. La conformité totale ou partielle du moteur fera l'objet d'une autre DEC (modèle 3 ou 4) établie par le motoriste.

L'autre DEC couramment utilisée sera celle concernant les VNM, il s'agit de la DEC modèle n° 2. Cette DEC devra être accompagnée du document complémentaire intitulé « Attestation d'identification d'un véhicule nautique à moteur de série » (voir point 7.2).

La DEC étant un document qui doit accompagner le navire ou le moteur, elle doit être restituée aux plaisanciers après l'immatriculation.

## **6°) Signature de la DEC**

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

Un constructeur européen ne peut pas avoir de mandataire.

## **7°) Observations complémentaires**

### **7.1. Forme et langue des déclarations écrites de conformité**

Bien que l'utilisation des DEC, dont les modèles sont annexés, soit fortement recommandée, il n'y a pas d'obligation stricte pour les constructeurs d'utiliser ces modèles. Deux points importants doivent cependant être respectés : d'une part la DEC doit être en français ou disposer d'une traduction en français et d'autre part, elle doit comporter notamment tous les paramètres dont la saisie informatique, lors de l'immatriculation, est obligatoire, sauf pour les VNM (voir point 7.2).

### **7.2. Différentes informations sur une DEC**

A partir des DEC, il conviendra de ne saisir que les informations relatives à l'évaluation de la construction et non pas celles relatives à l'évaluation des émissions sonores ou gazeuses. Cette remarque concerne la référence du ou des organismes notifiés, ainsi que les modules utilisés pour l'évaluation de ces deux conformités relatives au moteur.

L'attention est appelée sur le fait que la DEC spécifique pour les VNM qui sera couramment utilisée, ne fournit pas toutes les caractéristiques techniques de l'embarcation dont la saisie informatique est obligatoire. En accord avec les trois importateurs de ces engins, un document intitulé « Attestation d'identification d'un véhicule nautique à moteur de série » a été établi et sera systématiquement donné au plaisancier en même temps que la DEC. Ce document dont un modèle est joint en annexe fournit ainsi les informations dont la saisie est obligatoire.

### 7.3. Ancienne déclaration écrite de conformité

Les anciennes DEC (en cinq langues et rayées d'un trait rouge) pourront être normalement utilisées dans la mesure où elles correspondent à un navire vendu sans moteur ou avec un moteur hors-bord ou avec un moteur intérieur avec échappement intégré qui aura sa propre DEC.

### 7.4. Navires d'occasion

Pour les navires de plaisance d'occasion ayant un marquage « CE », une DEC ne sera pas exigée car le plaisancier peut très bien ne plus l'avoir surtout si le bateau a eu plusieurs propriétaires successifs. Le plaisancier devra en revanche produire une preuve de la mise sur le marché européen après le 16 juin 1998. C'est la même procédure que celle utilisée pour les navires d'occasion mis sur le marché européen avant le 16 juin 1998. Dans ce cas, le plaisancier remplira le document figurant en annexe II à la circulaire du 20 juin 2005.

### 7.5. Numéro HIN et numéro CIN

Suite à une modification de la réglementation (cf. § 2.1 du point A de l'annexe I du décret 96-611), le numéro d'identification composé de 15 caractères alphanumérique (dont un tiret ou un espace en troisième position) fait désormais référence au navire dans son ensemble et pas seulement à la coque. Le numéro « HIN » avec la lettre « H » pour « Hull » (coque) devient donc le numéro « CIN » avec la lettre « C » pour « Craft » (navire).

Ainsi le numéro d'identification d'un navire mis sur le marché européen par un constructeur français mais l'ayant fait construire tout ou en partie en sous-traitance en Pologne commencera par « FR » et non plus par « PL » (pays du constructeur de la coque) comme précédemment. Désormais, ce numéro permet donc d'identifier le responsable de la mise sur le marché d'un navire et pas seulement le constructeur de la coque.

### 7.6. Nouvelles DEC et procédure IMPALA

La forme des nouvelles DEC et l'emplacement des informations dans celle-ci résultant d'un consensus au niveau de l'ensemble des Etats membres, les données à saisir n'apparaîtront donc pas toujours dans l'ordre de saisie adopté dans le cadre du projet IMPALA. Pour les VNM, les caractéristiques techniques seront à reprendre sur le document spécifique « Attestation d'identification d'un véhicule nautique à moteur de série » (cf. point 7.2.). Certaines informations, autres que celles relatives à la propriété, seront à reprendre sur la « Fiche plaisance ».

### 7.7. Fiche-Plaisance

Le document intitulé « Fiche-plaisance » a été revu en fonction des diverses modifications intervenues (procédure IMPALA, nouvelle réglementation européenne et nouvelle D 224). Il est en cours de diffusion.

### 7.8. Anciennes circulaires

Les anciennes circulaires relatives à l'utilisation des déclarations écrites de conformité dans le cadre de la réglementation européenne sont abrogées.

Le directeur des affaires maritimes

**Signé**

Michel AYMERIC

**Pièces-jointes :** - Décret 96-611 du 4 juillet 1996 modifié

- Une note de présentation actualisée de la réglementation européenne
- 4 modèles de déclaration écrite de conformité
- 1 modèle d'attestation d'identification pour les VNM

**Copies :**

- Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques
- Fédération des industries nautiques
- Bureau Veritas
- Institut pour la certification et la normalisation dans le nautisme
- Direction générale des douanes et droits indirects/E2
- Direction générale des douanes et droits indirects/F1
- Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes/E2
- DTMRF / TMF3
- DAM / SDSIM
- DAM / SM
- DAM GE-CFDAM

- DAM GE-CFDAM/UFSM