



Les **mots*** (en gras et suivis d'un astérisque), ainsi que ceux précédés du signe ► et entre crochets, correspondent à des entrées dans l'ouvrage (ordre alphabétique).

Abri

Définition officielle de l'abri : « *Tout lieu où un navire peut soit accoster soit mouiller en sécurité.* » Un pneumatique ou un voilier de grande taille n'auront pas forcément le même abri, qui peut varier également selon les conditions météo. À ne pas confondre l'abri et la côte, parfois fort inhospitalière !

Le **matériel de sécurité*** obligatoire à bord du navire est fixé par la réglementation maritime en fonction de l'éloignement d'un abri ; idem pour les **permis plaisance*** nécessaires pour piloter les navires à moteur.

7

Achat d'un navire de plaisance d'occasion

Quelques précautions et vérifications élémentaires concernant l'état du navire et la régularité de sa situation administrative suffiront à éviter bien des déboires et de coûteuses démarches.

L'état du navire

- Avant de céder à la tentation, vérifiez les points suivants :
- contrôlez visuellement les faces internes de la coque (par sondage) ; vérifiez notamment l'intégrité des liaisons structurelles : varangues, membrures¹, liaisons coque/pont... ;

1. Les varangues, pièces de structure situées dans les fonds, font la liaison entre les membrures et la quille ; les membrures servent à raidir l'ensemble du bordage.

- demandez à voir le navire au sec: inspection visuelle de la face externe de la coque, recherche de la présence éventuelle d'osmose (les cloques remplies d'eau, que l'on détecte en tapotant sur la coque). Attention! les traitements de l'osmose sont lourds à mettre en œuvre et leur coût est très important;
- inspectez visuellement l'installation électrique (câblage, connexions, état des batteries...).

Pour les navires équipés d'un moteur in-bord:

- vérifiez l'étanchéité de l'étambot (tube par lequel passe la ligne d'arbre);
- vérifiez l'état du moteur (aspect extérieur, carnet d'entretien, présence d'huile sous le carter...).

Pour les voiliers:

- accédez aux boulons de quille et vérifiez leur état (présence d'eau, présence de jeu);
- examinez la liaison quille/coque (présence de fissures);
- contrôlez le jeu dans la barre;
- vérifiez l'état du gréement (mât, baume, barres de flèche, haubans, étai) et des voiles.

8

La situation administrative du navire



Le plus simple est évidemment d'acheter un navire déjà immatriculé en France pour la mer: sa conformité aux normes techniques a été avalisée lors de la première **immatriculation*** et il n'y aura pas besoin de revenir sur ce point. Pour le mettre à votre nom, il vous suffira de fournir: **l'acte de vente***; les papiers du navire (carte de circulation ou acte de **francisation***) remis par son

vendeur; une pièce d'identité et, pour les navires francisés, un justificatif de domicile et une photo d'identité. Les formalités sont à effectuer dans le mois qui suit l'achat. N'achetez pas si le vendeur n'est pas en mesure de vous fournir les papiers du navire ou, lorsque qu'il s'agit d'un particulier, si ce n'est pas lui qui figure comme propriétaire.



Ce peut être une simple négligence (il n'a pas mis le navire à son nom lors de son achat) mais en êtes-vous sûr? Vous n'achèteriez pas une voiture sans carte grise...

Vous pouvez savoir auprès de la **Douane*** si le navire n'est pas grevé d'une hypothèque.

Si vous achetez votre navire dans un autre pays de l'Union européenne:

- soit le navire a fait l'objet du **marquage CE*** (s'il est d'après juin 1998): outre l'acte de vente, la déclaration écrite de conformité du navire (ou une fiche technique en reprenant les éléments) et le certificat de radiation du **pavillon*** vous permettront de l'immatriculer;
- soit c'est un navire plus ancien et il vous faudra prouver qu'il se trouvait avant juin 1998 dans l'Union européenne au moyen de ce même certificat de radiation du pavillon. Les réglementations qui étaient en vigueur dans les autres pays de l'Union européenne avant cette date sont reconnues et vous aurez simplement à remplir une fiche technique reprenant les caractéristiques du navire. Attention! dans certains pays, les navires de petite taille ne sont pas immatriculés, d'où la difficulté de prouver la régularité de leur situation. L'achat d'un navire d'occasion dans un autre pays de l'Union européenne ne donne pas lieu au paiement de la TVA en France.

Comme pour du neuf, évitez l'achat d'occasion hors Union européenne: il vous faudra faire marquer **CE** votre navire en faisant appel à un **organisme notifié***. Cela peut se révéler coûteux. À éviter donc, sauf coup de cœur irrésistible pour un modèle introuvable en Europe...

Si vous achetez un ancien navire professionnel – notamment un ancien navire de pêche – il faudra également qu'il soit marqué **CE** pour pouvoir être utilisé en plaisance.

Avant d'acheter un navire aux enchères, assurez-vous qu'il a bien ses papiers. Si le navire n'a jamais été immatriculé où s'il n'y a plus trace de son immatriculation, vous serez dans une situation fort délicate, surtout s'il est ancien, qu'il n'a plus de **plaque constructeur*** et/ou que le chantier a disparu... Là encore, si le navire acheté n'était pas un navire de plaisance, mais un ancien navire professionnel ou de service (cas fréquent des ventes effectuées par l'administration des Domaines), vous ne pourrez l'utiliser qu'une fois marqué **CE** avec les frais que cela implique.

10

Le coin du pilote

Vérifiez certains points essentiels du navire avant son achat, au besoin en faisant appel à un expert maritime. Achetez de préférence un navire déjà immatriculé en France ou dans l'Union européenne. N'achetez surtout pas un navire si le vendeur ne peut vous en fournir les papiers!

