

La navigation cent périls

La navigation Sécurité par tous les temps !

4 bonnes raisons d'acquérir ou de consulter cet ouvrage :

- 1) Ce livre s'adresse à tous les plaisanciers, quels que soient la taille et le type de leur navire : à moteur, à voile, pneumatique...
- 2) Ce livre vous guide dans l'achat du navire et de son équipement : il vous alerte notamment sur les fausses bonnes affaires, par exemple un navire d'occasion acquis hors de l'Union Européenne.
- 3) Ce livre vous conseille dans vos démarches administratives et dans la préparation de la croisière : entretien du navire, trousse de secours, gilets de sauvetage...
- 4) Ce livre vous aide à éviter les périls auxquels vous pouvez être confrontés : météo, autres navires, accidents... Il rappelle également à tous les navigateurs les principes de sécurité trop souvent négligés.

Vous y trouverez aussi des encadrés sur des points de l'histoire maritime et sur quelques loups de mer.

Les auteurs : Stéphane Garziano, ancien guetteur sémaphorique, travaille à la Direction des Affaires Maritimes, où il est chargé des aspects sécurité liés à la plaisance et aux loisirs nautiques. Originaire du Finistère, il pratique régulièrement la pêche de loisir en baie de Douarnenez.

Stéphane Mahieu travaille depuis de longues années dans le nautisme en tant que chargé d'études. Il s'occupe plus particulièrement des formations des plaisanciers et du statut juridique des navires de plaisance.

Un extrait de l'ouvrage :

"Conseils avant d'acheter 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*, membrures*, liaisons coque/pont... ;

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 dans le carter...)

(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



de bordage.

Pour les voiliers :

Accéder aux boulons de quille et vérifier leur état (présence d'eau, présence de jeu) ;

Examiner la liaison quille/coque (présence de fissures) ;

Contrôler le jeu dans la barre ;

Vérifier l'état du gréement (mât, baume, barres de flèche, haubans, étai) et des voiles.

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, lorsqu'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 ? Achèteriez-vous 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. A 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 ou 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.

« 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 !"

* tous les termes cités dans ce texte sont définis et expliqués dans ce petit livre.

Suite dans PPN°30 (juin 2011)

Ouvrage disponible auprès des Editions Polygraphe et dans toutes les bonnes librairies nautiques.