

Acheter un bateau d'occasion : les formalités administratives

18 NOVEMBRE 2020

Rédigé par François Meyer - ActuNautique.com



Une fois le bateau convoité sélectionné, le prix arrêté et l'éventuelle expertise réalisée, il demeure un certain nombre de formalités à accomplir avant de profiter de son nouveau jouet. Si certaines annonces étrangères paraissent particulièrement alléchantes, la plus grande prudence demeure de mise car les obstacles sont nombreux et onéreux...

Neuf ou occasion ?

Les formalités diffèrent entre celles obligatoires pour un bateau neuf ou un autre d'occasion. La limite entre les deux cas s'établit à 100 heures d'utilisation moteur et 3 mois d'âge depuis sa mise en circulation. Au-delà de l'une de ces valeurs, on aura affaire à un bateau d'occasion.

Francisation

Cette procédure, payante, de francisation concerne les navires de plaisance d'une longueur de plus de 7 m ou d'une longueur de moins de 7 m mais d'une puissance supérieure à 22 CV fiscaux. Les Véhicules Nautiques à Moteur, d'une puissance supérieure à 90 kW sont assujettis à la même obligation.

Les Douanes et les Affaires Maritimes, délivrent un document commun, la "Carte de Francisation", valant carte de circulation réglant la situation du bateau.

Cette double procédure permet aux Affaires Maritimes de s'assurer de la conformité des embarcations aux règlements communautaires sur les plans de la sécurité, la pollution et le bruit, et aux Douanes de régler les questions, parfois épineuses, en regard de la TVA et des éventuels droits de douane.

La francisation est exclusivement réservée aux ressortissants nationaux ou aux ressortissants de l'Union Européenne ayant établi leur résidence en France, aux sociétés françaises ainsi qu'à certaines exceptions de niche.

Les navires francisés sont taxés annuellement via le DAFN (Droit Annuel de Francisation et de Navigation), en fonction de critères de longueur et de puissance fiscale.

Concernant la puissance fiscale d'un moteur, deux formules s'appliquent (diesel et essence) :

Diesel

$$\text{Puissance fiscale} = (315 \times N \times A^2 \times C) / 100\,000$$

Essence

$$\text{Puissance fiscale} = (45 \times N \times A^2 \times C) / 10\,000$$

N : nombre de cylindres – *A* : alésage en centimètre – *C* : course en centimètre.

Les documents nécessaires à la francisation d'un bateau de plaisance :

- [Demande de francisation](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R18665) (<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R18665>)
- [Fiche plaisance](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R43157) en eaux maritimes (<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R43157>)
- Pièce d'identité justifiant de la nationalité du ou des propriétaires
- Justificatif de domicile
- Photo d'identité
- Titre de propriété (ou la facture du vendeur)
- Original de la déclaration écrite de conformité pour les bateaux portant le marquage CE ou une attestation de conformité pour les autres.
- Certificat de non-similitude de nom (pour les bateaux de 24 mètres et plus) délivré par les délégations à la mer et au littoral

En dessous de 7 m et pour des puissances inférieures à 22 CV fiscaux, la procédure d'immatriculation, gratuite, s'applique.

Immatriculation

L'immatriculation, quant à elle, ne comporte pas de volet douanier à proprement parler et concerne des navires non soumis à la procédure de la francisation.

Elle donne lieu à la délivrance d'une "Carte de circulation", l'équivalent de la carte grise pour une

voiture. [Les formalités simplifiées peuvent s'effectuer en ligne.](https://www.demarches-plaisance.gouv.fr/puma-plaisancier/) (<https://www.demarches-plaisance.gouv.fr/puma-plaisancier/>)

Les formalités diffèrent également selon qu'il s'agisse d'une première immatriculation (importation ou achat neuf) ou d'une revente.

La question de la conformité



La conformité des bateaux francisés ou immatriculés en France

Posons d'abord que la question de la conformité est présumée réglée dans les cas de bateaux neufs ayant fait l'objet d'une procédure d'immatriculation ou de francisation puis remis sur le marché français de l'occasion.

La conformité des bateaux d'occasion, importés d'un pays de l'UE

Le postulat administratif est très proche du précédent. Les bateaux construits dans un pays de l'UE puis importés et immatriculés dans un autre pays de l'Union Européenne disposent d'un marquage CE obligatoire depuis 1996. Ceux plus anciens sont réputés conformes s'ils ont été construits ou immatriculés dans un pays de l'UE avant cette date.

La preuve de la conformité des bateaux importés d'un pays tiers

Dans les cas d'importation, la certification "CE" est obligatoire pour les constructions industrielles réalisées après 1996, et démontre la conformité des caractéristiques des navires à la réglementation en vigueur, en les classant en quatre catégories selon leur aptitude à affronter des conditions de navigation plus ou moins difficiles.

A l'occasion de l'émission du certificat CE, le constructeur émet, sous sa responsabilité, une DEC (déclaration de conformité aux règlements).

Si le bateau a été construit avant 1996, et qu'il n'a pas fait l'objet d'une certification CE, d'une "Déclaration Écrite de Conformité ou d'une Déclaration de construction et de Jauge" par le fabricant ou son mandataire, il vous appartiendra, à titre individuel, de réaliser la certification CE via la procédure, lourde et onéreuse, de post-certification.

La post-certification (PCA Post Construction Assessment)

C'est une opération lourde car elle doit garantir la correspondance à tous les points de la réglementation. Les points à certifier sont définis dans la [directive 2013-53 UE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013L0053). (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013L0053>)

Pour ce faire, il faudra effectuer des calculs de stabilité, de jauge, s'assurer du respect de normes de

pollution, de bruit et de sécurité, fournir des plans, des coupes et un manuel technique...

C'est également une opération onéreuse car il faudra faire visiter puis certifier tous les points soumis au marquage CE par un organisme compétent... Les coûts de la visite de certification peuvent dépasser les 6 000 euros.

C'est loin d'être une simple formalité, le législateur mettant sur un pied d'égalité les différents "metteurs sur le marché", qu'ils soient fabricants internationaux ou importateur individuel d'un bateau de 30 ans d'âge...

Les navires construits par des chantiers de l'Union bénéficient tous, depuis 1998, d'un certificat CE accompagné d'une DEC.

Les exceptions ne nécessitant pas de certification CE

Dans le domaine de la plaisance, seuls les navires construits avant 1950 et ceux construits par des amateurs et détenus 5 années au moins par ces derniers, échappent au marquage CE et à la post-certification.

Les navires étrangers, ne disposant pas d'un marquage CE, peuvent, sous la responsabilité du chantier ou de son importateur en France ou dans l'UE, émettre une DEC, déclaration de conformité, permettant l'immatriculation ou la francisation de leurs bateaux.

La question de la conformité apparaît comme centrale lorsque l'on envisage d'acquérir un bateau d'occasion à l'étranger et plusieurs cas de figure se posent :

Achat d'un navire francisé, d'occasion, en France

Le vendeur devra, sous un délai d'un mois, faire modifier l'acte de francisation au bureau de Douane du port d'attache.

C'est un acte simple, le bateau étant déjà francisé.

Attention à l'existence d'une éventuelle "Hypothèque maritime" sujet complexe faisant l'objet d'un article séparé.



Un Ketch américain de 1983, en excellent état, vendu 40.000 € en Californie mais nécessitant une post-certification.

Achat d'un navire non soumis à la francisation, d'occasion, en France

Tout comme pour une première immatriculation, l'ensemble des formalités concernant les navires non francisés s'effectue auprès des [Affaires Maritimes du département concerné, sur place ou en ligne](https://www.ecologie.gouv.fr/acheter-vendre-immatriculer-des-navires-plaisance#e2) (<https://www.ecologie.gouv.fr/acheter-vendre-immatriculer-des-navires-plaisance#e2>). L'émission d'une nouvelle "Carte de circulation" suivra ces formalités.

Achat d'un navire soumis à francisation, d'occasion, et provenant d'un pays de l'UE

Ces formalités s'apparentent à la procédure de francisation d'un bâtiment acquis neuf en France. La question de la conformité coule de source pour une immense majorité des embarcations construites après 1998, dans l'UE. En effet, celles qui sont issues d'un chantier professionnel, comportent, depuis cette date, un marquage CE et une DEC.

Il faudra, en plus démontrer 3 critères :

- La conformité, attestée par le certificat CE pour les navires construits après 1998. Avant cette date, en l'absence de certificat CE, l'acquéreur déclare les caractéristiques du bateau aux Affaires Maritimes qui le présument conforme s'il a été construit dans l'UE. Si le bateau a été fabriqué par un chantier français puis exporté, et qu'on envisage sa réimportation, les Affaires Maritimes conservent, en général, une trace de la conformité initiale ce qui simplifie considérablement les choses. Les choses se compliquent avec un bateau qui aurait été construit dans un pays tiers puis importé dans un pays de l'UE pour ensuite arriver en France. L'interprétation et les habitudes administratives des agents des Affaires Maritimes conduisent à des résultats différents. C'est une situation à risque.
- La preuve de radiation du pavillon d'origine.
- Un justificatif fiscal démontrant que la TVA n'est pas due dans le pays d'origine. Tout comme elle ne s'appliquera pas en France, lors de l'importation, si l'acheteur est un particulier.

Certains territoires de l'UE sont considérés, par la Douane, comme extérieurs à l'UE. Il s'agit des Îles Anglo-Normandes, du Mont Athos, des Départements français d'Outre-Mer, des Canaries, de Ceuta et Mellila, de l'île d'Helgoland, du Territoire de Büsingen, des Îles Aland, de Livigno, Campione d'Italia et des eaux italiennes du lac de Lugano, les règles d'importation en provenance des pays tiers leurs sont appliquées !

Achat d'un navire soumis à francisation, d'occasion, et provenant d'un pays tiers

Deux questions se posent pour les bateaux importés d'un pays hors UE :

- Le paiement des droits et taxes d'importation



Les choses sont claires, dans un pareil cas, la TVA de 20 % s'applique sur le prix d'achat apparaissant sur la facture d'achat.

Les droits de douane, d'un montant de 1,7 % du prix d'achat, sont dus pour les embarcations de moins de 12 m destinées à la navigation en mer ou pour toutes celles destinées à la navigation intérieure, à voile et à moteur.

- La question de la conformité



Les bateaux de plaisance, même anciens, doivent demeurer conformes aux règlements en vigueur.

Il appartient à l'industriel, son mandataire, un importateur professionnel ou au simple importateur individuel de démontrer la conformité CE.

En l'absence de conformité, pour le particulier français, importateur individuel, il n'y a pas d'autre alternative que la lourde et onéreuse procédure de post-certification...

Francisation, Immatriculation, certification, hypothèque, droits de douane et TVA, l'importation de bateaux de plaisance en provenance de pays tiers est semée d'embûches.

L'importation d'un bateau d'origine UE se révèle très aisée et autorise de bonnes affaires, avec autant de facilité que dans le monde de l'automobile où l'importation intracommunautaire de véhicules est désormais monnaie courante.

L'adresse du site : <https://www.actunautique.com/2020/11/acheter-d-occasion-les-formalites-administratives.html?fbclid=IwAR0HoDt-mXI07f5RiQMR4Dp8uobB64rw-l-7Oexhh9KF5fxuVgA3PbXRCAQ>