



CADRE REFERENTIEL POUR LA REALISATION DE DIAGNOSTICS PREVENTE

Corédigé par la Direction des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, La Fédération des Industries Nautiques et France Assureurs

CADRE REFERENTIEL POUR LA REALISATION DE DIAGNOSTICS PREVENTE

SOMMAIRE

I-	Contexte	2
II-	Objectifs du diagnostic prévente	4
III-	Descriptif du diagnostic	4
IV-	Mise en œuvre	5
V-	Annexes et fiches de points de contrôle	7
VI-	Diagnostiqueurs	7

I- CONTEXTE

Chaque année en France, 60 à 70.000 bateaux d'occasion changent de propriétaire. Si une grande partie de ces mutations s'opère de façon satisfaisante pour l'acheteur comme pour le vendeur, il est malheureusement trop régulièrement constaté que des bateaux de plaisance d'occasion sont vendus dans un état susceptible de les rendre impropre à la navigation, voire dangereux.

Le diagnostic prévente, tel que défini par les parties, est un mécanisme de contrôle de l'état des bateaux de plaisance proposé à la vente d'occasion. Ce contrôle se réalise sur la base de fiches de contrôle, en conformité avec le cadre établi par le présent document qui pose les contours et référentiels d'un contrôle volontaire en amont de la transaction.

Le présent document n'a pas pour vocation de privilégier ou promouvoir un outil de diagnostic existant ou à venir sur le marché mais, de définir le cadre et les conditions de réalisation du diagnostic prévente. Les concepteurs d'outils seront invités à se référer aux dispositions établies. Le diagnostic prévente a vocation à se réaliser sur la base du volontariat, aucune obligation légale ne venant grever le recours au dispositif. En aucune manière cet outil pourra être identifié à un contrôle technique.

II- OBJECTIFS DU DIAGNOSTIC PREVENTE

En absence d'encadrement juridique, et compte-tenu de la technicité du produit, nombre d'acheteurs particuliers n'ont pas la capacité de juger objectivement de l'état du bateau et de ses équipements. Si l'expertise avant achat est une solution efficace, force est de constater que le recours à celle-ci est limité et concerne principalement des bateaux d'une certaine taille et d'une certaine valeur.

Le diagnostic prévente s'adresse donc aux bateaux ayant pas ou peu recours à l'expertise avant achat, c'est-à-dire les bateaux inférieurs à 12 mètres et, plus particulièrement les bateaux de moins de 9 mètres.

Afin, d'apporter aux acquéreurs une information minimum et concrète sur l'état du bateau proposé à la vente, notamment lors de transactions entre particuliers, les parties souhaitent faciliter le recours à un diagnostic prévente en établissant un cadre référentiel pour la réalisation de celui-ci.

Le diagnostic prévente a ainsi pour objectif de contribuer à la sécurisation de la plaisance en apportant une information claire et standardisée à l'acquéreur en amont de la transaction. Il contribue à la protection et l'information des plaisanciers contre les risques de ventes trompeuses et de navigation dangereuse.

Il doit permettre de mettre en lumière la conformité du bateau et de ses équipements aux exigences essentielles de sécurité.

III- DESCRIPTIF DU DIAGNOSTIC

Les personnes souhaitant bénéficier d'un diagnostic prévente devront s'adresser à un diagnostiqueur reconnu compétent (cf chapitre Diagnostiqueurs).

Le diagnostic est réalisé à la demande du vendeur. Les frais sont à la charge de ce dernier.

Le diagnostic consiste en une vérification visuelle du navire et de ses composants sur la base de fiches techniques préétablies. Chaque fiche technique recense des caractéristiques administratives et techniques créant ainsi une liste de points de contrôle adaptés à chaque type de bateau (cf V – Annexes et fiches de points de contrôle).

Aucun démontage ou contrôle destructif n'est nécessaire pour permettre la réalisation du diagnostic prévente. Le DPV consiste principalement en une vérification visuelle de l'état des différents points de contrôle, que le bateau soit à flot ou à terre.

A l'issue du diagnostic, un rapport sous la forme d'une fiche contrôle faisant état de chaque élément vérifié est remis au client.

Le diagnostic prévente a une durée de validité de 6 mois.

Aucune évaluation de la valeur marchande du navire de plaisance n'est réalisée lors du diagnostic prévente.

Lorsque le bateau a fait l'objet d'une expertise complète récente par un professionnel reconnu, le recours au diagnostic prévente n'est pas utile.

IV- MISE EN ŒUVRE

Seul un diagnostiqueur qui remplit les critères précisés par le présent document est en mesure de réaliser un diagnostic prévente (cf. VI – Diagnostiqueurs).

1. Généralités

Le diagnostic prévente peut être réalisé sur tout type de bateau de plaisance, quel que soit l'âge. Il est cependant recommandé de réaliser un diagnostic prévente lors de la vente de bateaux dont la première immatriculation remonte à plus de 7 ans. Il s'agit d'identifier les éléments techniques et administratifs qui nécessitent une révision ou mise à jour.

Le diagnostic prévente a vocation de s'adresser aux particuliers souhaitant bénéficier d'une information complète sur le navire d'occasion qu'ils souhaitent proposer à la vente. Ainsi, le diagnostic se réalise exclusivement dans le cadre de ventes de bateaux d'occasion entre particuliers ou de professionnels à particuliers. Il est fait exclusion de la réalisation d'un diagnostic prévente dans le cadre de ventes entre professionnels.

Le diagnostic prévente se réalise nécessairement en amont de la mutation de propriété et du nouvel enregistrement du bateau d'occasion.

2. Obligations légales du diagnostiqueur

En tant que professionnel, le diagnostiqueur est soumis à une obligation d'information vis-à-vis de ses clients. Cette obligation concerne six thématiques :

- Transparency et clarté : informations claires, compréhensibles et accessibles relatives à la prestation proposée,
- Informations précontractuelles : identités des parties, caractéristiques, qualité et prix de la prestation. Le prix mentionné doit être le prix total comprenant les taxes applicables et les éventuels frais complémentaires dont le détail est précisé,
- Informations relatives aux données personnelles : le diagnostiqueur doit s'engager au respect des règles en matière de conservation des données personnelles telles qu'édictées par le Règlement RGPD,

- Présentation des conditions générales de vente du service proposé faisant mention de la limitation de la responsabilité du professionnel à raison d'un diagnostic réalisé à vue et non d'une expertise.

La rédaction d'un contrat entre le diagnostiqueur et le client est fortement recommandée. Ce document devra comporter les mentions obligatoires issues du droit des contrats. Les diagnostiqueurs sont libres de faire application de leur propre contrat de prestation de service.

En conformité avec la réglementation applicable, ce document doit au minimum comprendre :

- L'identification des parties prenantes,
- L'objet du contrat,
- La durée de réalisation de la prestation,
- Les conditions d'exécution,
- Le prix et les modalités de paiement,
- La responsabilité et les assurances,
- La mention du médiateur de la consommation compétent,
- Date et lieu de réalisation,
- Signatures des parties.

3. Suivi statistique

Les diagnostiqueurs tiennent à jour un registre des diagnostics réalisés. Ce registre comprend une fiche par diagnostic réalisé en faisant mention de la date et du lieu de réalisation du diagnostic, du type de bateau contrôlé et de son état, ainsi que, dans la mesure du possible, la conformité du bateau diagnostiqué à la législation¹.

Sous condition que l'information soit disponible, ce registre indique si la vente du bateau a été réalisée. Les données seront anonymisées et ne feront pas mention des propriétaires.

De manière trimestrielle, le diagnostiqueur transmet ce registre à la FIN afin qu'un suivi statistique puisse être réalisé.

¹ La conformité à la législation est entendue au sens strict des termes. Il s'agit de mentionner les éventuelles modifications réalisées sur le bateau et les éléments qui ne seraient plus conformes afin d'en informer le propriétaire (exemples : puissance du moteur inadaptée, modification réalisée non-approuvée par les autorités compétentes etc...).

V- ANNEXES ET FICHES DE POINTS DE CONTRÔLE

1. Fiches de points de contrôle

Un travail regroupant différents acteurs du nautisme et de la plaisance a permis l’élaboration des fiches techniques recensant les points à contrôler lors de la réalisation du diagnostic.

Afin que le diagnostic prévente soit adapté aux différents types de bateaux de plaisance pour lesquels il sera réalisé, 7 fiches de contrôle ont été créées :

- Bateau à moteur day cruiser
- Vedette
- VNM
- Voilier dayboat
- Voilier de croisière
- Catamaran de croisière
- Trimaran de croisière

Chacune de ces fiches ressource les points de contrôle permettant d’établir le rapport du diagnostic prévente.

2. Annexes autres

Afin de permettre aux diagnostiqueurs de respecter l’obligation qui leur est faite de procéder à un suivi statistique des diagnostics réalisés, est mis à leur disposition un modèle du document de suivi en « Annexe : Suivi Statistique ».

VI- DIAGNOSTIQUEURS

1. Qualification et expérience des diagnostiqueurs

Les diagnostiqueurs sont des professionnels dont les compétences sont reconnues afin d’évaluer des caractéristiques techniques et administratives d’un bateau de plaisance.

Les experts maritimes, par leur expérience et leur savoir-faire dans l’évaluation des bateaux, sont reconnus comme professionnels pouvant exercer l’activité de diagnostiqueur à condition de témoigner d’une expérience d’*a minima* trois années dans la réalisation d’expertises maritimes.

L’ouverture de cette fonction à d’autres professionnels du nautisme et de la plaisance pourra être envisagée ultérieurement. Cette possibilité sera étudiée à condition qu’un besoin soit clairement identifié par la profession. Toute révision de cette clause devra faire l’objet d’une réunion des parties signataires du présent référentiel.

2. Limitation de responsabilité des diagnostiqueurs

Le diagnostic prévente a une valeur informative à l'égard de la partie qui le sollicite, mais également à l'égard des tiers. En particulier à l'égard d'un éventuel acquéreur. Le diagnostiqueur s'engage à contrôler visuellement l'état des seuls composants du navire définis par les fiches techniques préétablies.

Aucun démontage ou contrôle destructif n'est nécessaire pour permettre la réalisation du diagnostic prévente.

À l'issue du contrôle, un rapport faisant état de chaque élément vérifié par le diagnostiqueur est remis au bénéficiaire du diagnostic. Le diagnostiqueur engage sa responsabilité en cas de faute dans la réalisation du diagnostic.

Il est recommandé au vendeur du navire d'introduire dans le contrat de vente une clause prévoyant expressément la subrogation de l'acquéreur dans les droits du vendeur à l'encontre du professionnel ayant établi le diagnostic.

ANNEXE : MODELE SUIVI STATISTIQUE

Dans le but d'évaluer le recours au diagnostic prévente un suivi statistique des dossiers doit être opéré par les diagnostiqueurs. Afin que ce suivi soit le plus précis possible, les diagnostiqueurs doivent remplir un document par diagnostic réalisé. Le diagnostiqueur s'engage à ce qu'une transmission auprès de la Fédérations des Industries Nautiques soit réalisée trimestriellement.

<i>Diagnostiqueur</i>	<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>
	<i>Entreprise / société</i>	
<i>Date de réalisation :</i>		
<i>Lieu de réalisation</i>		
<i>Bateau diagnostiqué :</i>	<i>Type de bateau</i> <i>Marque</i> <i>Modèle</i> <i>Taille</i>	
	<i>Année de construction</i>	
	<i>Fiche de contrôle utilisée</i>	
<i>Conformité² du bateau à la législation</i>		
<i>Vente réalisée³</i>		
<i>Date</i>	<i>Signature</i>	

² La conformité à la législation est entendue au sens strict des termes. Il s'agit de mentionner les éventuelles modifications réalisées sur le bateau et les éléments qui ne seraient plus conformes afin d'en informer le propriétaire (exemples : puissance du moteur adapté, modification réalisée approuvée par les autorités compétentes etc...)

³ Lorsque le diagnostiqueur à connaissance de cette information.