

CONSTAT DE MISSION

- MISSION :Evaluation d'un navire à voile
- MANDANT : Etude DESNEUF
- MANDAT N° : 020
- ACCEDIT N° :1129
- LIEU D'ACCEDIT : MARINA DU MARIN
- DATE D'ACCEDIT : Le 22 /03/2022
- DATE DE REDACTION : Le 05/04/2022
- CODIFICATION / GESTION : 10-57129 EB

CLAUSES DE PROPRIETE

- De convention expresse, la société renov'boat demeure propriétaire du présent document jusqu'au parfait paiement, conformément aux termes de la loi N° 80-335 du 12 mai 1980.
- Le présent document est l'entière propriété de son mandant. Il est expressément défendu à toutes personnes de copier, diffuser, distribuer ou d'employer par un quelconque moyen les informations confidentielles contenues dans ce rapport d'expertise sans l'autorisation de son propriétaire.

ENGAGEMENT DES PARTIES

- La signature du « MANDAT D'ACCREDIT NOMINATIF » implique l'adhésion contractuelle et sans limites du mandant à l'ensemble des conditions générales de celui-ci.
- Le mandant s'engage à fournir à l'expert lors de sa mission, tous les documents administratifs ou fiscaux affectés au bien concerné, lui permettant de mener à terme son accredit. Dans le cas contraire, La société ne pourrait se voir reprocher la non délivrance du rapport. Un simple constat de mission étant alors établi.
- Le mandant certifie sincères et à sa connaissance véritables les informations transmises servant de base pour l'établissement du présent rapport, ou constat. Toutes réticences, omissions, déclarations intentionnellement fausses ou inexacts dégageront la responsabilité de la société, et peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires.

Nous RENOV'BOAT

Déclarons avoir été requis par M. Marc DESNEUF aux fins d'expertiser l'unité « MIRNO »

En conséquence La société à dépêché sur place Mr EUGÈNE Marc en qualité de sapiteur certifié, il s'est rendu le 29 MARS 2022 À 11 heures (11h00)., j'ai procédé à l'ouverture de ma mission et à la réalisation des opérations qui m'a été imparties et ce en présence de M. REINACH Sylvain identifiée comme le représentant du mandant.

De mes constatations et conclusions, je dresse le présent rapport :

SITUATION ADMINISTRATIVE DU NAVIRE

ACTE DE FRANCISATION OU CARTE DE NAVIGATION : ACTE DE FRANCISATION
LE MINISTRE DU BUDGET DECLARE QUE LE NAVIRE : Non communiqué

A ETE FRANCAISE ET EST DE DROIT DE JOUIR DE LA PROTECTION AINSI QUE DES PRIVILEGES ET DES AVANTAGES ACCORDES AUX NAVIRES FRANÇAIS.

FAIT AU QUARTIER DES AFFAIRES MARITIMES DE FORT DE FRANCE, PAR DELEGATION DU MINISTRE DU BUDGET, PAR OU POUR LA DIRECTEUR GENERAL DES DOUANES DE FORT de FRANCE

CARACTERISTIQUES

TYPE DU NAVIRE : CATAMARAN

SERIE : LAGOON 450 F

N° DE SERIE : Effacé (supposé être : CNB45155D212)

NOM ET ADRESSE DU CONSTRUCTEUR : Construction Navale Bordeaux BELLEVILLE

PAYS ET ANNEE DE CONSTRUCTION : France 2012

MATERIAUX DE CONSTRUCTION : Polyester

BUREAU D'IMPORTATION : Non communiqué

DATE D'IMPORTATION : Non

PAVILLON ANTERIEUR :

MODE DE PROPULSION : Voile

JAUGEAGE

CERTIFICAT N° :NC
 ETABLI A :
 EN DATE DU :

ELEMENTS DE JAUGEAGE

NOMBRE DE MATS :1
 NOMBRE DE PONTS :1
 LONGUEUR DE SIGNALEMENT : 13,96 mètres
 PLUS GRANDE LARGEUR EXTERIEURE : 7,87 mètres
 HAUTEUR AU MILIEU DU NAVIRE : NC
 CONSTRUCTIONS SUPERIEURES : fly-bridge
 JAUGE BRUTE : NC
 DEDUCTIONS :
 JAUGE NETTE :

MOTORISATION

MARQUE : YANMAR
 TYPE : Inboard 4JH
 PUISSANCE :45 cv réels
 PUISSANCE : NC
 N° DE SERIE : Non communiqué
 NOMBRE : 2
 CARBURANT : Gasoil
 DATE DE DEBARQUEMENT : Non communiqué

FRANCISATION :

LIEU DE 1^{ère} FRANCISATION : Non communiqué
 DATE :
 PORT D'ATTACHE : Non communiqué
 SOUS LE N° :

TITRE DE NAVIGATION :

LE PRESENT TITRE DE NAVIGATION EST DELIVRE EN APPLICATION DES ARTICLES 7 ET 8 DE LA LOI DU 1^{er} AVRIL 1942 AU NAVIRE :

IMMATRICULE LE : Non communiqué
 SOUS LE N° : NC
 AU QUARTIER DES AFFAIRES MARITIMES DE :
 FAIT à
 LE :

ANALYSE ADMINISTRATIVE

J'ai eu lecture de l'intégralité de l'acte de francisation du présent navire. Toutefois celui-ci comporte des absences d'informations (date d'embarquement), aussi je dégage mon entière responsabilité, et émets les plus expresses réserves d'usage de fond et de forme.

INFORMATIONS LEGALES PRELIMINAIRES DES PARTIES

- J'informe les parties concernées, que mes conclusions sont élaborées sur mes constats ainsi que les informations qui m'ont été transmises.
- Toutes fausses déclarations, intentionnelles ou non, déchargeront de toutes responsabilités ou appels en responsabilité Monsieur EUGÈNE Marc. Celle-ci, le cas échéant, se réservant toute latitude d'assignation sous le couvert des articles 447 du Nouveau Code Pénal de Procédure.
- Toutes falsifications peuvent entraîner la déchéance totale d'indemnisation en cas de sinistre dont l'indemnisation est calculée sur les présentes conclusions, ainsi que l'application des sanctions prévues aux articles L113-8 et L113-9 du code des assurances.

OBSERVATION GENERALE DU NAVIRE

Nous observons un mauvais état Générale du navire, et un manque d'entretien des surfaces des gels-Coats.

Les ultraviolets ont rendu poreuses les surfaces exposées au soleil.

Ces dernières doivent être traitées selon les règles de l'art.



ŒUVRES VIVES

-Le navire étant à flot lors des investigations, nous avons eu recours à l'intervention d'une société certifiée HYPERBARE pour le contrôle visuel des œuvres vives.



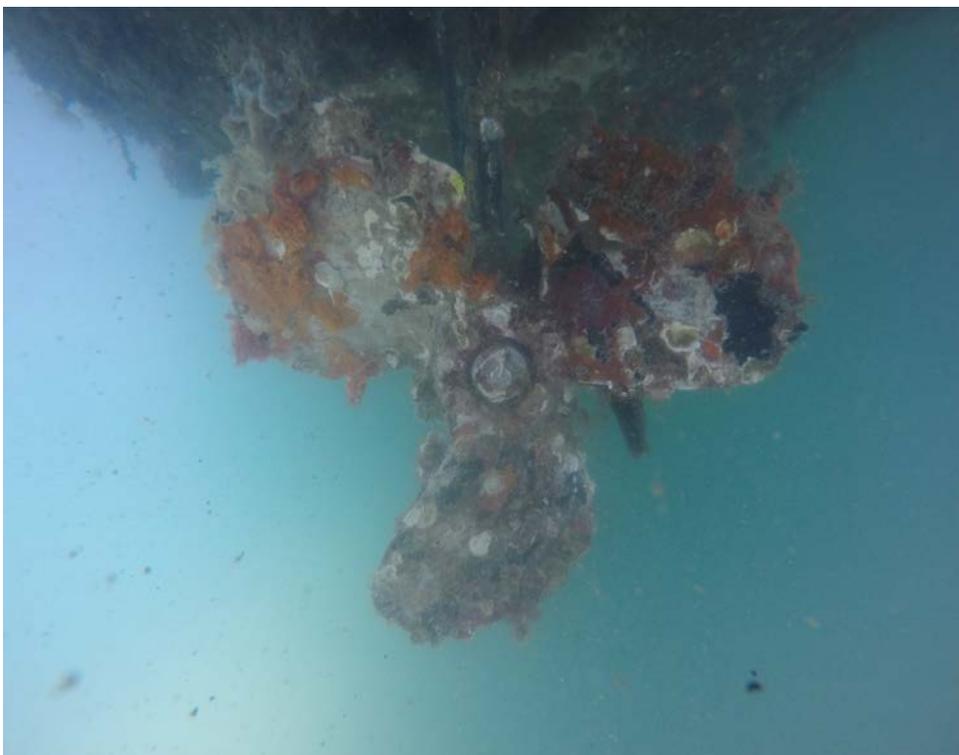
Nous pouvons voir que les boulons de fixation des bossoirs et la nacelle du radeau de survie sont très corrodés, nous ne pouvons émettre les plus expresses réserves sur l'intégrité mécanique de ces éléments



Le navire n'ayant pas été caréné depuis très longtemps, nous constatons la présence d'une importante couche de flore et de faune marine sur les œuvres vives de ce navire. La peinture anti-végétative (antifouling) n'a pas été remplacée depuis son immobilisation. Nous émettons donc les plus expresses réserves sur la présence de phénomène osmotique sur la carène.



Nous voyons sur cette photo ci-dessus le safran tribord du navire
Nous avons observé la présence d'un jeu important sur les mèches des deux safrans.
Caractérisant l'usure des bagues dans les tubes de jaumière.



Nous voyons sur cette photo ci-dessus l'hélice bâbord qui comporte Trois pâles.
Son anode sacrificielle est consommée depuis trop longtemps, ce qui nous permet d'émettre les
plus expresses réserves sur l'intégrité de l'alliage d'aluminium la constituant.

Sur cette photo ci-dessous nous observons l'hélice tribord qui elle ne comporte que deux pâles
Contrairement a celle de bâbord.
Cette différence de caractéristique ne peut qu'induire un dysfonctionnement au niveau de la
propulsion du navire et générer des usures prématurées sur les moteurs et sail-drives .



Ci-dessus les pieds moteurs (sail-drives). n'ayant pas le périodique d'entretien qui ont été effectués Nous émettons les plus expresses réserves sur l'état de fonctionnement de ces organes Propulsifs

ŒUVRES MORTES

Comme dit précédemment, nous observons un mauvais état des surfaces gel-coats, mais aussi un manque d'entretien des ouvrants de hublot et panneaux de pont.

Nous remarquons la vétusté des passe-coque et vannes et nous émettons de fait les plus expresses réserves sur leur intégrité mécanique.

Nous constatons que numéro de coque ou H.I.N (Hull International Number) normalement situé sur la jupe arrière tribord à été abrasé et ensuite masqué à l'aide d'un Gel-Coat de teinte différente.



Le Numéro HIN était au niveau du cercle rouge



PONTS

La ligne de mouillage et à remplacer et li guindeau électrique hors service ;
La corrosion de la chaine à taché l'ensemble du hiloire avant.



En raison de l'état général et de l'importance de la corrosion du guindeau, nous émettons les plus Expresses réserves sur son fonctionnement.
Nous suggérons sont remplacement.

COCKPIT

Nous observons un large cockpit, avec l'accès au carré intérieure et escaliers donnant accès au fly-bridge.



Nous pouvons voir les bossoirs (supports d'annexe) sans support de panneaux solaire

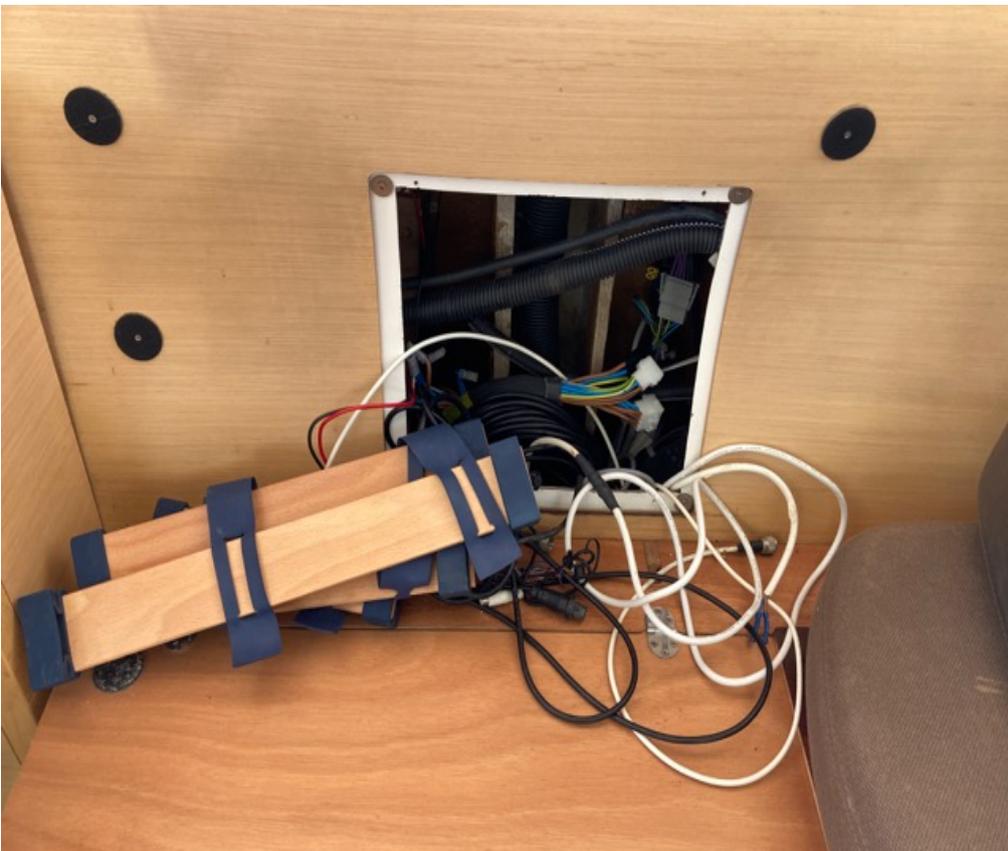
AMENAGEMENTS

Nous voyons ci-dessous la table à carte du carre intérieur, toute l'électronique de bord a été volée et les boiseries sont en mauvais état.





Les circuits et tableaux électriques continus et alternatifs ont été vandalisés





Les circuits électriques 220 volts alternatifs ont été vandalisé

POSTE DE PILOTAGE

Le poste de pilotage à été dépouillé de tous les appareils utiles au pilotage excepté la barre à roue



CUISINE

Le navire ayant été cannibalisé, nous émettons les plus expresses réserves sur le bon fonctionnement des éléments de cuisson et de conservation de la cuisine



Nous émettons les plus expresses réserves sur le fonctionnement du réfrigérateur et du four

CABINET DE TOILETTES

Les sanitaires sont dans état acceptable, nous suggérons la vérification du system de pompe et vannes WC



Nous recommandons le remplacement de toutes les vannes et passe-coques des sanitaires



CABINES

Nous constatons l'absence de plusieurs éléments de boiseries dans les cabines



Tous les luminaires et fermetures de porte ont été volés

**PARTIES MECANIQUES
ORGANES DE TRANSMISSIONS / PROPULSIONS**

Nous observons des traces de corrosion sur les bouchons d'anodes des échangeurs, ainsi que sur les entrées d'eau de mer (pompe de refroidissement), qui caractérisent une activité galvanométrique non contrôlée.



En absence de carnet d'entretien et de livre de bord, nous émettons les plus expresses réserves sur l'état des échangeurs et circuits internes.



Nous constatons la présence d'un épais dépôt bactérien dans les pré-filtres à gasoils.
Cela ne laisse aucun doute sur la négligence de l'entretien moteur

Nous constatons une corrosion très importante du vérin de direction hydraulique

Nous observons ci-dessous une importante corrosion sur les bracons des safrans et rotule de bar de liaison
Cela s'explique le très mauvais état du circuit de mise à la masse

Le mauvais état du system de protection galvanométrique est tel que nous émettons les plus expresses réserves sur l'état des organes immergés

Toutes les pompes , vannes passes-coques et tuyaux doivent être remplacer

PARTIES ELECTRIQUES & PRODUCTION

Les circuits et organes électriques ont été vandalisés.

Nous émettons les plus expresses réserves sur le fonctionnement du réseau électrique



Le circuit électrique de domaine 1 (continu – 50volts) doit être contrôlé par un technicien certifié.

Le circuit électrique de domaine 2 (alternatif + de 50volts) doit être lui contrôlé, car il présente certain désordres,



ESSAI DYNAMIQUE

N'ayant pu effectuer d'essais en mer, en raison des carences techniques, énoncées lors de notre examen Du dit navire ; nous émettons de ce fait toutes les plus expresses réserves d'usage de fond et de forme, sur le fonctionnement des moteurs.

Le gréement devra être contrôlé et révisé avant tout essai sous voile



Le gréement roulant devra être remplacé ;



COMPLEMENT EXPERTAL

En l'absence d'analyses complémentaires, des huiles du moteur, nous émettons toutes les plus expresses réserves d'usage de fond et de forme

ARMEMENT & MATERIEL DE SECURITE

En l'absence de carnet d'entretien du radeau de survie et du matériel de sécurité, nous émettons toutes les plus expresses réserves d'usage de fond et de forme.

CONCLUSIONS

De nos investigations et constatations, nous dressons les présentes conclusions sur les fondements sus inventoriés, en rappelant que celles-ci ne comportaient pas de préparations techniques du navire. cet examen ne tient pas compte des parties inaccessibles que nous n'avons pas pu contrôler, qui aurait pu échapper à nos investigations, ou phénomènes dont l'évolution ne peut être estimée avec précision

En absence de prélèvements ou analyses complémentaires. Nous ne saurions être tenus responsables de la détection ultérieure de « vices » non inventorié dans le présent rapport ou de l'évolution ultérieure de ces derniers et émettons de ce fait toute les plus expresses réserves d'usage de fond et de forme, en matérialisant un acte de déchéance conformément à l'application de nos conditions générales de prestations. L'ensemble de nos investigations se sont terminées le 01 AVRIL 2022 à 14 heures

Datant de 2012 en tenant compte des conclusions affectées aux constats sus cités, ainsi que des diverses interventions de maintenance, rénovation ou révision déjà effectuées

Nous procédons, en date du 05 AVRIL 2022, à la clôture définitive de nos investigations et constats, et considérons comme clos ces derniers en dressant les présents documents, composés de 21 pages, au bénéfice et entière propriété de notre mandant, Maitre DESNEUF Marc, afin de servir et faire valoir ce de droit.

L'expert conseil, monsieur EUGENE