

# DECRYPTAGE

# L'assurance

# de A à Z

L'assurance a son jargon juridique, et mieux vaut s'y frotter pour savoir de quoi il retourne. On vous aide en décodant ici les termes les plus barbares... et les plus utiles pour la protection de votre patrimoine flottant.

Texte : Paul Gury.

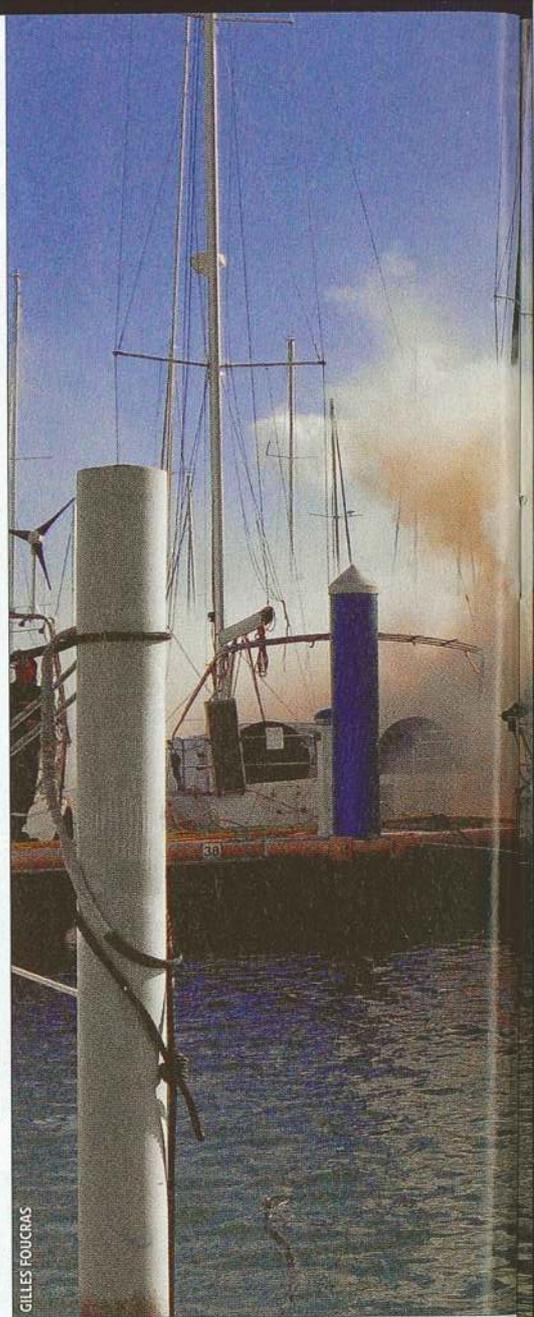
## A SSUREUR

L'assureur à proprement parler est la compagnie d'assurances dont l'identité et les coordonnées sont précisées sur le contrat d'assurance. C'est elle seule qui s'engage au paiement des indemnités d'assurance. L'agent général est le représentant exclusif de cette compagnie à condition d'être reconnu par l'Organisme pour le registre des intermédiaires en assurance (ORIAS). En fonction de son expérience, différents pouvoirs lui sont attribués par la compagnie en termes de souscription de contrat, de constitution de dossier en cas de dommage ou même

de gestion des sinistres. L'avantage, c'est qu'il prend une marge minimale et que sa signature engage la compagnie d'assurances. C'est un gage de sécurité financière et de réactivité en cas de sinistre. En revanche, l'agent général ne peut proposer à ses clients que les produits d'une compagnie. Or il se peut que ceux-ci ne soient pas forcément les plus adaptés aux caractéristiques du voilier ou tout simplement au programme de navigation. C'est pourquoi on peut aussi passer par un courtier. Son statut est différent : il est indépendant vis-à-vis des compagnies d'assurances et peut donc vous proposer le contrat le plus approprié à vos besoins. D'où l'intérêt de s'adresser de préférence à un courtier reconnu et spécialisé dans l'assurance bateau. Il existe aussi des courtiers, dits de type grossiste, qui rédigent leurs propres conditions générales. Dans ce cadre-là, on parle d'agent souscripteur puisque même si les compagnies d'assurances restent porteuses du risque, le courtier gère lui-même les sinistres. C'est le cas d'April Marine rencontré au Nautic ou encore de la société Transmer. Quid des mutuelles comme Macif, MMA, Maif... ? A l'instar d'une compagnie d'assurances, ces dernières délèguent aussi leurs compétences à un agent général et, dans certains cas, la gestion des sinistres à un Groupement d'intérêt économique comme Navimut.

## ASSURE

Contracter une assurance et devenir par là même un plaisancier assuré n'est légalement pas une obligation pour les navires de moins de 300 Universal Measurement System (il s'agit du volume interne du navire avec 200 UMS =



GILLES FOURCRAIS

100 tonneaux). Pourtant, cette démarche est indispensable si vous souhaitez laisser votre voilier dans une marina ou sur un corps-mort. En effet, les autorités compétentes (en règle générale, la préfecture maritime) exigent pour tout navire présent sur le domaine maritime une assurance en responsabilité civile avec une clause de retraitement. La personne assurée est, dans la grande majorité des cas, le souscripteur. A l'origine de la signature du contrat, elle s'engage au paiement des cotisations ou primes d'assurance. Le souscripteur est généralement le propriétaire, mais ce n'est pas systématique. Chez certains assureurs comme Axa, les personnes assurées ne peuvent être que le souscripteur du contrat ou le propriétaire du voilier assuré en ce qui concerne la garantie « frais de retraitement ».

## B ATEAU ASSURE

On parle dans tous les cas du bateau de plaisance désigné aux conditions (dispositions) particulières. La coque n'est pas seulement assurée, le contrat d'assurance prend aussi en compte les moyens de propulsion du voilier comme le moteur (fixe ou amovible), les mâts, les voiles



▲ La multiplication des tempêtes comme Xynthia entraîne des hausses de primes pour l'assuré.



“ Le risque d'incendie et sa propagation aux voisins peuvent être un casse-tête en matière de responsabilité civile. ”

et le gréement. L'annexe et son moteur amovible si vous pouvez justifier de leur existence et de leur appartenance au bateau assuré sont aussi intégrés au contrat. Sans oublier les « équipements et accessoires », c'est-à-dire ceux nécessaires ou utiles à la sécurité, à la navigation ou la vie à bord. Ne pas confondre avec les biens et effets personnels, c'est-à-dire l'ensemble des objets qui ne sont pas nécessaires à la navigation comme les vêtements, le matériel de pêche, de ski nautique ou de plongée vous appartenant ou appartenant aux membres de votre famille et aux personnes embarquées à titre gratuit. Généralement, la valeur des équipements couverts est indépendante de la valeur du bateau assuré et un montant minimum est garanti par l'assureur. En ce qui concerne vos biens et effets personnels, le montant assuré est arbitraire. Si vous considérez que leur valeur à neuf est supérieure, il vous faudra justifier, à l'aide de factures à votre nom, la somme totale de ces biens.

**CONDITIONS GENERALES**

C'est l'ensemble des garanties et des exclusions proposées pour un contrat

défini en fonction des règles issues du Code de l'assurance. Les conditions particulières, quant à elles, sont adaptées au bateau et aux besoins de couverture des risques du client. On y retrouve très souvent des clauses spécifiques en termes de limites de zones géographiques de navigation ou de montant de franchise.

**CONTRAT**

Le contrat d'assurance à proprement parler reprend les éléments des conditions générales complété des conditions particulières. Il est souscrit pour une durée d'un an renouvelable automatiquement chaque année et résiliable par les deux parties à l'échéance annuelle avec un préavis incompressible de deux mois (cf. lois Chatel et Hamon). On y retrouve les coordonnées de l'agent général ou du courtier et celles du souscripteur, la date de début du contrat, la présentation du voilier et sa valeur agréée dont les biens et effets personnels, les limites géographiques de votre zone de navigation autorisée pour être couvert, les garanties souscrites selon la formule négociée (Responsabilité civile, défense recours, frais de retirement, la liste des dommages couverts, les frais de renflouement, d'aide et de sauvetage,

de recherche et montant des franchises, etc.), les dispositions spéciales et enfin le total de votre cotisation ou prime annuelle.

**DOMMAGES**

On est dans le vif du sujet avec la notion de dommage. Même une bonne assurance ne peut bien évidemment pas prévenir l'accident et les dommages occasionnés, mais elle se doit d'optimiser la couverture financière de ces derniers en sus des dommages causés aux tiers qui relèvent, pour leur part, de la responsabilité civile. Il existe trois grandes familles de dommages faisant suite à un accident. Le plus grave est le dommage corporel puisqu'il s'agit d'une atteinte à l'intégrité physique d'une personne. On trouve ensuite le dommage matériel qui n'est autre qu'une détérioration, destruction ou perte d'un bien (dont le vol partiel ou total). Enfin on trouve le dommage immatériel consécutif. Il s'agit des conséquences financières d'un dommage subi par un tiers. Par exemple, suite à la collision de votre voilier avec un bateau de location, le loueur peut vous demander un dédommagement pour sa perte d'exploitation.

C'est-à-dire pour le bénéfice des semaines de location qu'il va devoir reporter le temps des réparations à effectuer. Cependant, il est important de garder à l'esprit que tous les dommages ne peuvent pas être indemnisés. Ceux qui n'ont pas d'origine accidentelle ne seront pas remboursés, comme les avaries liées à un défaut d'entretien, à une négligence du chef de bord, à l'usure naturelle ou à un phénomène d'électrolyse ou d'osmose. Ces exclusions de garanties sont toujours précisées dans les conditions générales, parfois dans les conditions particulières de votre contrat. En définitive, l'assurance ne couvrira sans discussion que les dommages causés par une fortune de mer... C'est l'origine de nombreux contentieux entre assureur et assuré.

## ECHOUAGE/ECHOUEMENT

L'échouage est la manœuvre consistant à laisser le navire se poser volontairement sur le fond de la mer. Venir se poser sur une plage pour un pique-nique par exemple ou béquiller est considéré comme un échouage. A contrario, l'échouement est une immobilisation accidentelle d'un voilier dans un endroit où le navire ne dispose plus de suffisamment d'eau sous la coque pour naviguer. Pour ce type de sinistre, il existe donc des garanties proposées par l'assurance plaisance.

## EXCLUSIONS DE GARANTIES

C'est la partie à bien vérifier lors de la lecture de votre contrat d'assurance pour éviter toute mauvaise surprise. Ne pas hésiter à demander des explications sur les différentes exclusions à votre assureur pour établir une relation de confiance même si celles-ci sont désormais largement visibles dans les conditions générales liées à votre contrat. En outre, pour chaque garantie il est clairement indiqué les exclusions spécifiques qui s'appliquent en complément des exclusions générales. Majoritairement, ces dernières portent sur les sujets suivants : les dommages intentionnellement causés ou provoqués par vous ou avec votre complicité, les comportements à risques, c'est-à-dire sous l'emprise de stupéfiant ou d'alcool, le non-respect des zones géographiques

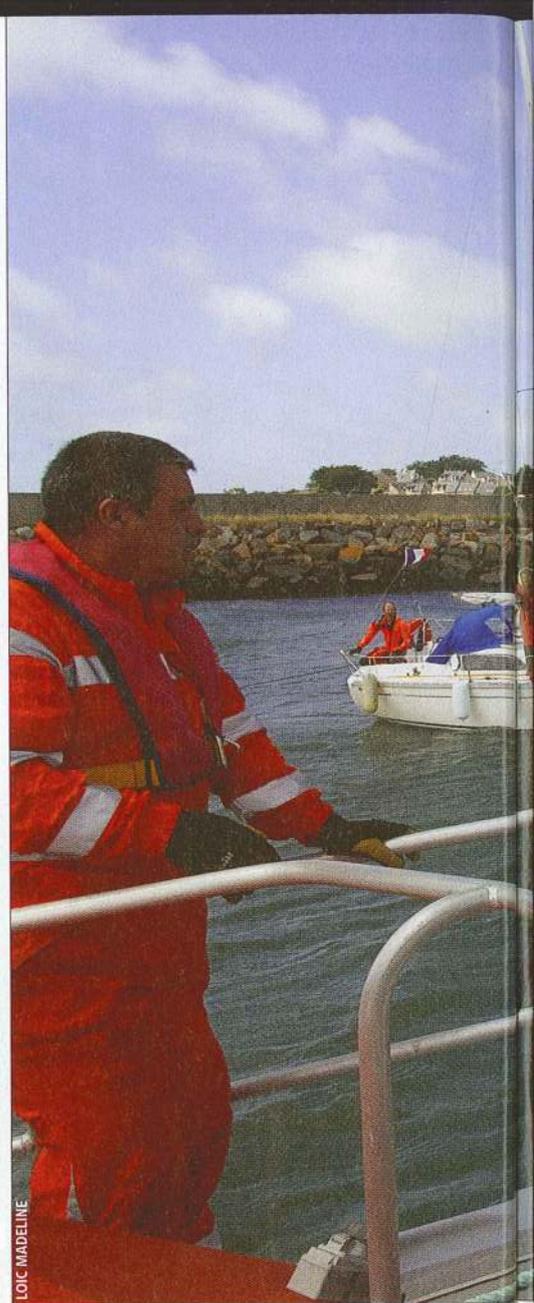
du contrat, des règles de sécurité préconisées par le constructeur comme le nombre de personnes autorisées à bord ou encore la non-possession des brevets de navigation ou du permis de conduire en cas de remorquage par la route de votre voilier... Mais aussi les sinistres liés à des actes de piraterie, de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ou bien de détention par un gouvernement. Pour les exclusions spécifiques, il peut s'agir d'éléments liés aux modalités de stockage du bateau (désarmement, hivernage, armement, arrimage sur corps-morts, mouillage forain...), à une participation à une régate transocéanique, à l'usure du matériel voire, dans certains cas, à la navigation en solitaire pendant plus de 24 heures consécutives sans relâcher dans un abri.

## FRANCHISE

Le montant des franchises est à regarder avec attention car il engage le montant systématiquement pris en charge par l'assuré en cas de sinistre, même si ce dernier respecte les clauses du contrat à la lettre. A noter que pour la responsabilité civile, il n'existe jamais de montant minimal de franchise et ce, peu importe votre contrat d'assurance. Pour les autres sinistres (essentiellement les pertes, avaries, vols, biens et effets personnels et l'assistance), chaque compagnie d'assurances a sa propre politique mais dans l'ensemble, le but d'une franchise est de permettre à l'assureur de supprimer les petits sinistres qui coûtent plus cher en frais de gestion qu'en indemnisation. Mais aussi de diminuer l'aléa moral, l'assuré continuant à subir une perte en cas de sinistre. C'est pourquoi des assureurs proposent des franchises dégressives sur plusieurs années en cas de non-sinistre pour inciter leurs clients à faire plus attention au matériel assuré. Mais on est plus là dans une logique de bonus-malus chère à la profession...

## GARANTIES

C'est l'obligation pour l'assureur de dédommager l'assuré en cas de réalisation d'un risque déterminé dans les termes du contrat d'assurance. Les garanties peuvent différer en termes de nature et de montant d'un contrat à un autre. Au même titre que pour les exclusions, le plaisancier doit garder en tête ce que garantit ou pas son assurance (Responsabilité civile, Défense et recours, frais de retraitement, vol, incendie, échouement, renflouement, aide et sauvetage, assistance bateau et personnes, protection juridique, sécurité nautique...). Ce travail d'analyse doit être au cœur de votre réflexion avant toute souscription de contrat. Votre assureur sera d'ailleurs en mesure de vous donner des réponses claires. C'est dans son intérêt autant que dans le vôtre car en précisant les points peu compréhensibles pour le commun



LOIC MADELINE

des mortels, il ne peut que désamorcer des conflits potentiels et établir ainsi une relation de confiance.

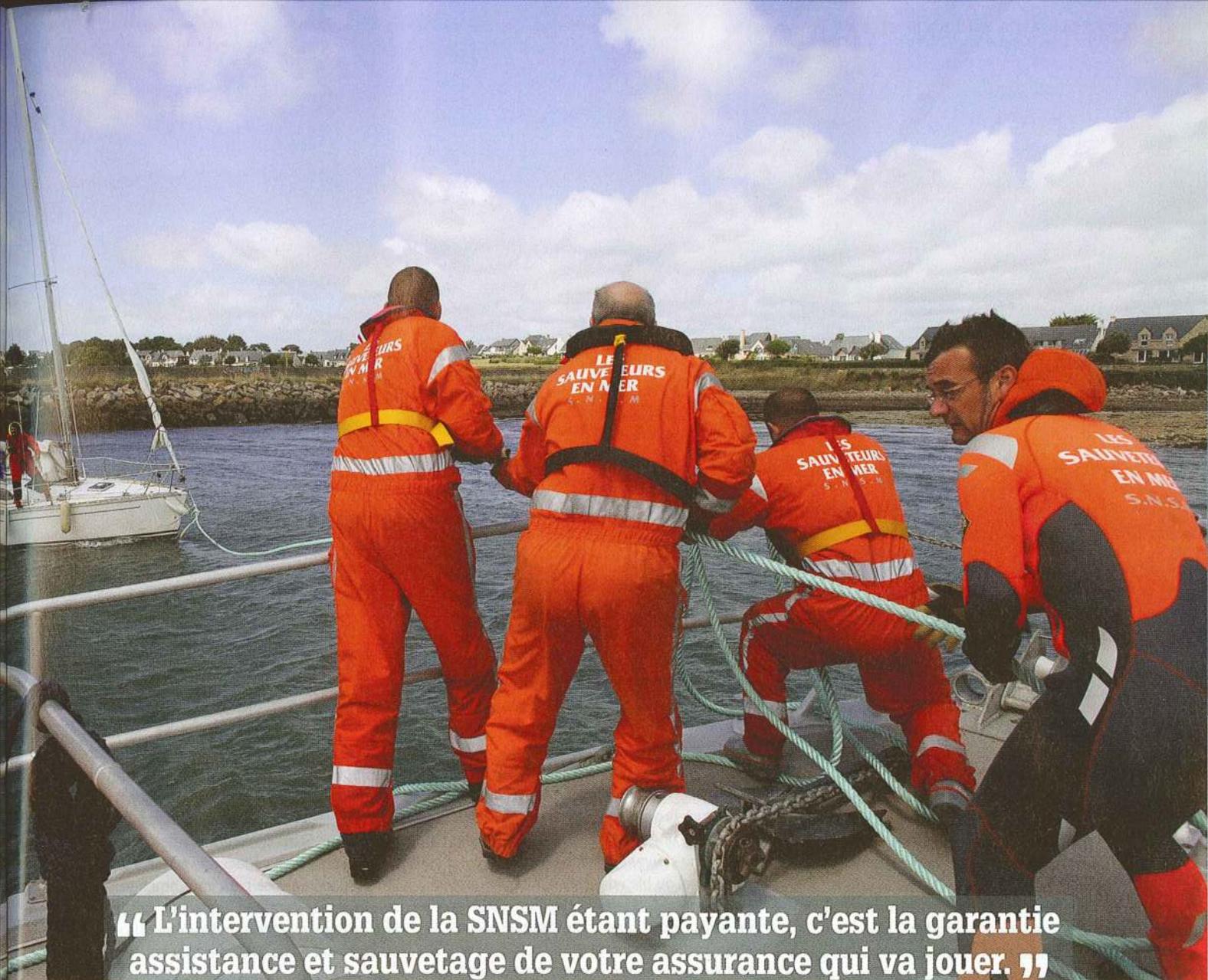
## INDEMNISATION PROPORTIONNELLE

Si l'expert estime que la valeur réelle du bateau au jour du sinistre était supérieure à la valeur vénale déclarée par le propriétaire, ce dernier ne sera indemnisé qu'à proportion de la différence. Prenons un cas particulier. Le bateau est assuré pour une valeur de 100 et l'expert estime qu'il vaut 120 au jour du sinistre. Dans ce contexte-là, on considère que le propriétaire assure lui-même 20% de son bateau. Il n'est donc indemnisé qu'à hauteur de 80, l'indemnisation proportionnelle étant calculée sur la valeur 100 initialement déclarée. En conclusion, vous n'avez rien à gagner à ne pas donner une valeur vénale réaliste de votre voilier, même si cela vous permet de payer votre assurance moins cher. Ne pas oublier de prendre en compte les achats de matériels et autres travaux réalisés depuis l'achat de votre unité pour être correctement remboursé en cas de sinistre.



F.-X. DE GRECY

▲ Le transport par la route de votre voilier n'est pas forcément couvert par votre assurance, soyez vigilant!



« L'intervention de la SNSM étant payante, c'est la garantie assistance et sauvetage de votre assurance qui va jouer. »

## JURIDIQUE (PROTECTION)

La protection juridique est une option souvent proposée par votre assureur en plus de la défense recours incluse dans la responsabilité civile. Les domaines concernés par la protection juridique sont généralement très bien cadrés par l'assureur et diffèrent par leur nature, de la notion de recours proposée dans la garantie de responsabilité civile. Il s'agit des recours contre le vendeur du bateau en cas de non-respect de ses obligations contractuelles ou légales, des litiges possibles avec le réparateur professionnel suite à des malfaçons consécutives à des travaux d'entretien et de réparations ou bien avec la société de service en charge du gardiennage de votre voilier durant la période de désarmement à terre. D'autres litiges peuvent être pris en compte selon votre contrat comme ceux concernant l'organisme de crédit, le mandataire chargé de la vente du bateau, la société de convoyage si vous faites appel à ce type de service voire, dans certains cas, le distributeur de carburant en cas de gasoil de mauvaise qualité... L'objet de la prestation est en premier lieu d'apporter un soutien au plaisancier sous forme de conseils d'ordre

## DECODEZ LE CONTRAT...

### VALEUR ASSURÉE

La valeur totale assurée du voilier (21 000 €), a été contractuellement acceptée par le souscripteur et l'assureur. Il s'agit en définitive d'une valeur agréée. En cas de perte totale, l'assureur s'engage, dans les cinq ans faisant suite à la signature du contrat, à rembourser la totalité de la somme. Notez qu'ici, les biens et effets personnels sont pris en compte à hauteur de 1 000 €.

### HISTORIQUE DE L'ASSURÉ

L'historique de vos sinistres précédents peut être analysé par votre assureur. Parfois, votre déclaration sur l'honneur est suffisante. Attention à faire preuve de transparence à la signature du contrat car votre assureur aura souvent le dernier mot, surtout si vous avez occulté volontairement des éléments.

### VOTRE BATEAU

Le présent contrat garantit un Voilier monotype  
 Nom : JALAI A Constructeur : JBOAT  
 Modèle : J80 Immatriculation :  
 Dept d'ancre : 56 Pavillon : français  
 Longueur hors tout : 08 m 00 Année : 2005  
 Nombre maximum de personnes prévu par le constructeur : 06  
 MOTEUR(S) : Puissance totale : 3,0 CV  
 Nombre : 1  
 MOTEUR PRINCIPAL : Carburant : essence Année : 2005  
 Marque : YAMAHA

La valeur totale assurée est de 21000 EUR dont 1000 EUR pour les biens et effets personnels.

Vous déclarez n'avoir pas fait l'objet d'une résiliation pour sinistres ou de mesures de revalorisation pour mauvais résultats au cours des 24 derniers mois.

Vous déclarez que vous assurez sans interruption un bateau depuis 2006 .



« Le retraitement va être exigé par les autorités et les frais seront pris en charge par votre assurance. »

juridique en cas de sinistre. Mais aussi de résoudre à l'amiable les litiges garantis par votre contrat avec une prise en charge des frais nécessaires comme les frais d'expertise, les constats d'huissier ou encore les procès-verbaux de police ou de gendarmerie. Enfin, vous recevez une assistance juridique et financière dans l'introduction, le suivi des procédures et l'exécution des décisions rendues.

## LITIGES

Un litige désigne un différend entre plusieurs personnes, notamment entre l'assuré et une personne morale extérieure (lui-même souvent représenté par son assurance) ou bien directement entre l'assuré et l'assureur. C'est une opposition d'intérêts, un désaccord ou une contestation à propos d'une réclamation dont vous êtes l'auteur ou bien le destinataire, comme par exemple

un refus d'indemnisation suite à un dommage. Vous pouvez éventuellement faire appel à un médiateur pour essayer de régler au mieux les contentieux entre consommateur et assureur. Si, malgré cette démarche aucune solution n'a pu se dégager à l'amiable, la situation litigieuse peut vous amener à vous lancer dans une procédure judiciaire afin de faire valoir vos prétentions ou votre défense devant un tribunal.

## DECODEZ LE CONTRAT...

### VOL PARTIEL

Le vol partiel est pris en compte dans ce contrat. Il peut s'agir d'espars (bôme, tangon), de pièces d'accastillage ou bien de voiles. En revanche le remboursement ne pourra excéder 15% de la valeur du bateau au moment du vol.

### FRAIS DE RETIREMENT

En cas de demande de retraitement par l'autorité portuaire suite au naufrage du voilier, votre assurance remboursera jusqu'à 15 500 € des frais engagés pour cette intervention. Cette garantie minimale est obligatoirement souscrite.

VOS GARANTIES

Vous avez souscrit la formule multirisques. Vos garanties sont :

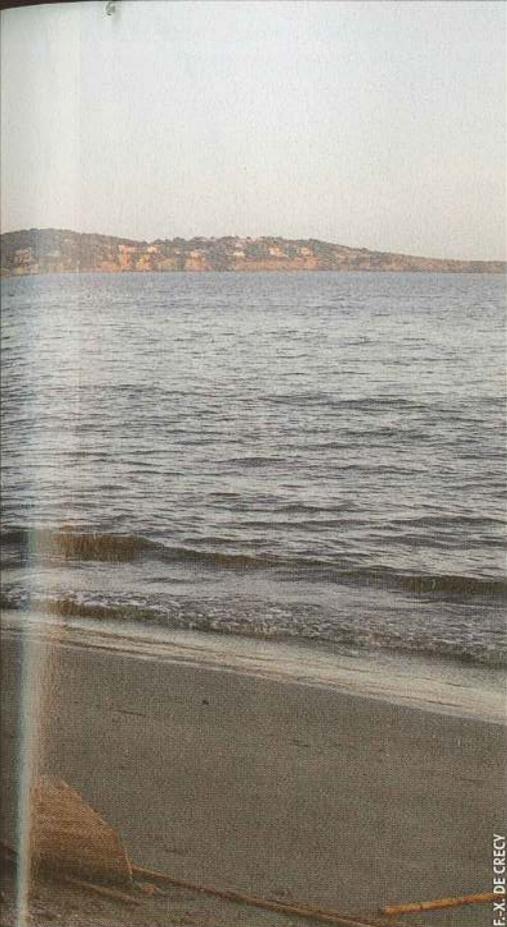
- La responsabilité civile pour les dommages corporels, matériels ensemble à concurrence de 8.000.000 EUR avec une limitation pour les dommages matériels à 5.000.000 EUR.
- La défense recours à concurrence de 4.600 EUR
- Les frais de retraitement à concurrence de 15.500 EUR.
- L'information juridique par téléphone du lundi au vendredi de 9h30 à 19h30 au 01.30.09.97.77.
- Les dommages (y compris lors du transport terrestre), perte totale, vol total selon la valeur économique du bateau, à concurrence de 21000 EUR, dont 1000 EUR pour les biens et effets personnels
- Le vol partiel à concurrence de :
  - 15 % de la valeur économique du bateau hors biens et effets personnels
  - 1000 EUR pour les biens et effets personnels
- Les frais de renflouement à concurrence de 30 % de la limite de garantie pour le bateau
- Les frais d'aide et de sauvetage à concurrence des frais exposés
- Les frais de recherche à concurrence de 17.000 EUR
- L'assistance

## MULTIRISQUES

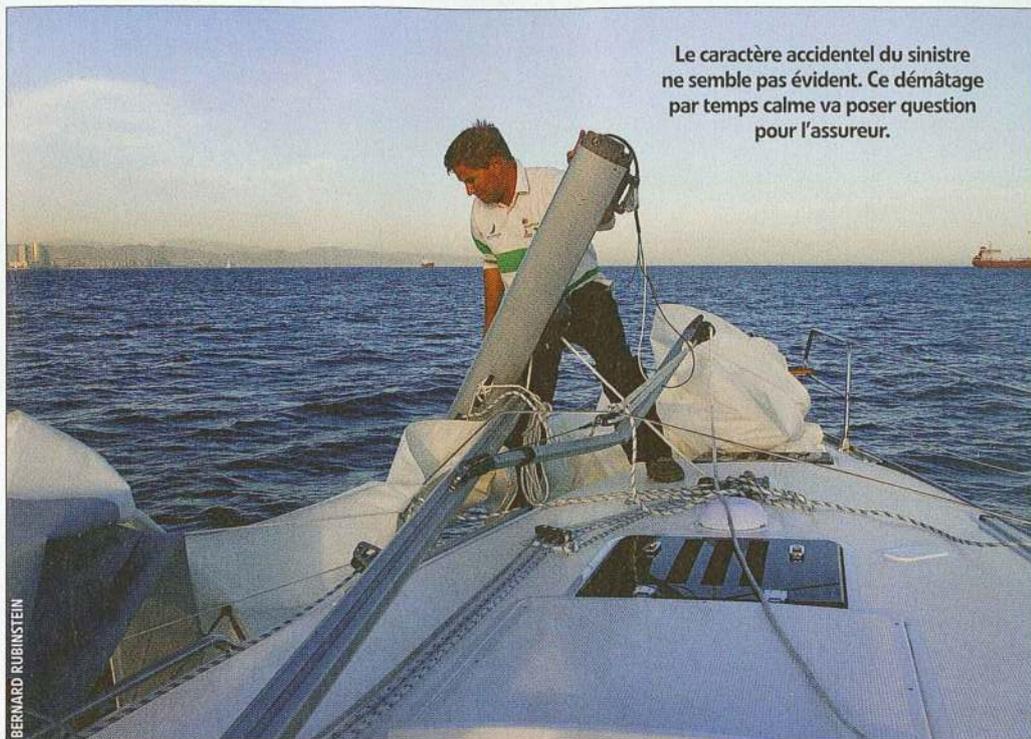
La majorité des contrats proposés sont multirisques avec des garanties couvrant la perte totale et les avaries (accidents maritime et terrestre, incendie, foudre, vandalisme, vice caché, béquillage, régates et course-croisière, bris de glace, aide, recherche et sauvetage, renflouement et biens et effets personnels, entre autres), les attentats et actes de terrorisme, le vol total et partiel, le décès du skipper ou même les risques de guerre. Ce qui n'est pas listé aux conditions générales n'est alors naturellement pas garanti par votre assureur. Certains courtiers comme Transmer proposent des contrats « tout risque sauf », ce qui signifie que tout ce qui n'est pas exclu est garanti. Ce mode anglo-saxon de rédaction de contrat est réputé plus transparent. De plus, en cas de litige, c'est à l'assureur de prouver que le sinistre est visé par une exclusion.

## NULLITE DE CONTRAT

A la suite d'une fausse déclaration ou d'une omission intentionnelle de l'assuré, l'assureur peut invoquer la nullité du contrat. Dans ce cas, le contrat est considéré comme n'ayant jamais existé, ce qui permet à l'assureur



F.-X. DE CRECY



BERNARD RUBINSTEIN

Le caractère accidentel du sinistre ne semble pas évident. Ce démantèlement par temps calme va poser question pour l'assureur.

de ne pas indemniser l'assuré. L'omission de bonne foi ne peut pas entraîner la nullité du contrat mais permet à l'assureur de réduire l'indemnité normalement due en cas de sinistre. La vigilance s'impose donc au moment de la souscription du contrat pour éviter toute mauvaise surprise en cas de dommage. Encore une fois, la transparence de votre part est la clef de cette confiance mutuelle indispensable entre le plaisancier et son assureur.

## PERTE TOTALE

Un bateau de plaisance est considéré en perte totale dans deux cas de figure bien précis. Premier cas : le bateau et ses annexes sont irrémédiablement détruits, c'est-à-dire totalement irréparables comme dans le cas d'un incendie ou d'un naufrage. Deuxième cas : lorsque le montant nécessaire à leur réparation et/ou remplacement excède la valeur vénale du voilier.

## PRIME

C'est la somme payée annuellement à l'assureur en contrepartie de la garantie (ou couverture) du risque assuré. On trouve aussi le terme de « cotisation » dans certains contrats d'assurance.

## RESPONSABILITE CIVILE

Le principe général de la responsabilité civile est prévu et décrit dans le Code civil. C'est une couverture minimale ou de base exigée par toute assurance pour les dommages subis par des tiers du fait de l'assuré. Ce montant plafonné ou capital garantie est souvent supérieur à la valeur de votre propre voilier, ce qui est logique au cas où l'assuré endommage un voilier dont la valeur est supérieure à la sienne. Il peut varier

selon les contrats proposés, c'est donc à vous d'estimer les dégâts que vous pouvez causer à autrui, sacré dilemme tout de même... Concrètement, si, lors d'une manœuvre de port, je percute un autre voilier avec comme conséquence un dommage corporel ou matériel à un tiers, mon assurance fera jouer ma responsabilité civile. Un constat sera établi entre les deux parties avec un calcul de responsabilité. Parfois, le recours à un expert maritime est nécessaire pour estimer l'étendue des dommages. C'est pourquoi il n'y a pas de responsabilité civile sans la notion de « défense et recours » qui apparaît systématiquement dans votre contrat. En effet, l'assureur s'engage à financer les frais engagés pour votre défense civile, administrative ou pénale jusqu'au montant prévu par vos conditions de garanties. A l'inverse, en cas de dommage sur votre voilier du fait d'un tiers, votre assureur assume, au nom du recours, la réclamation à l'amiable ou devant toute juridiction de la réparation du préjudice corporel ou matériel.

## RETIREMENT / RENFLOUEMENT

Le retraitement, ce sont les frais engagés pour le retrait du voilier du fond de l'eau ou son éventuelle destruction, lorsque l'Etat ou les autorités compétentes l'imposent à son propriétaire. Une perte totale peut entraîner des frais de retraitement. A ne pas confondre avec le renflouement qui est l'action de remettre à flot un bateau. Un voilier est renfloué lorsque, après qu'il a coulé ou qu'il s'est échoué, on le fait à nouveau flotter.

## SINISTRE

Le sinistre est un événement (un dommage en fin de compte) qui fait jouer les garanties du contrat sous certaines conditions. Le plaisancier doit le faire savoir à son assureur dans les cinq jours ouvrés après avoir eu connaissance de celui-ci. A noter qu'en cas de vol, le délai est réduit à deux jours ouvrés. Attention à bien respecter ce temps de prévenance car le Code des assurances est impitoyable : « Si les délais ci-dessus ne sont pas respectés (sauf cas fortuit ou de force majeure), la garantie ne vous sera pas acquise dès lors que le retard dans la déclaration aura causé un préjudice à l'assureur (article L113-2 du Code des assurances) ». La déclaration de sinistre s'accompagne d'un certain nombre d'éléments à transmettre à votre assureur comme la date et les circonstances du sinistre, ses causes et conséquences connues ou présumées, la nature et le montant approximatif des dommages et enfin les noms et adresses des auteurs des dommages s'ils sont connus, des adversaires et si possible des témoins. D'autres obligations sont précisées dans les conditions générales du contrat comme la prise immédiate de toute mesure permettant de limiter le sinistre ou d'en faire cesser les causes. Par exemple en cas de chute à la mer du moteur hors bord, il est demandé de rincer ce dernier au plus vite. En cas de vol ou de vandalisme, une plainte est impérativement à déposer sous 24 heures auprès des autorités compétentes. Enfin, des documents sont nécessaires pour fixer et verser l'indemnité comme des devis et des factures des biens achetés, ou bien des rapports d'expertise essentiels pour déterminer la valeur agréée



« Un comportement à risques peut constituer une exclusion de garantie. »

de votre voilier et des documents administratifs le cas échéant tels que l'acte de francisation, le permis de conduire et autres certificats de capacité... Encore une fois, la transparence et la réactivité sont de mise car si, de mauvaise foi vous faites de fausses déclarations, si vous utilisez des documents inexacts ou usez de moyens frauduleux, si vous prétendez détruits des biens n'existant pas, la garantie ne vous sera pas acquise pour la totalité du sinistre.

## TIERS

L'assureur et l'assuré sont les deux parties au contrat d'assurance. Le tiers est toute personne non engagée par le contrat.

## VALEUR AGREEE

Il s'agit de la valeur validée du voilier au moment de la signature du contrat entre les deux parties, souvent avec l'aide d'un expert. Cette valeur ne sera pas sujette à discussion en cas de sinistre. Imaginons que votre voilier, dont la valeur agréée a été établie à 75 000 €, coule au bout de trois ans, l'assurance sera dans l'obligation de vous rembourser la somme de départ même si le jour du naufrage, il ne valait en réalité que 50 000 €. La valeur agréée n'a donc de sens que si elle est validée par une expertise de pré-assurance. Elle est logiquement souvent limitée dans le temps, entre trois et cinq ans selon les compagnies et dépendante du type de voilier et de son programme de navigation.

## VALEUR VENALE

On parle ici de la valeur économique que l'on aurait retirée de la vente du voilier assuré au jour du sinistre s'il n'avait pas été endommagé.

Cette valeur est toujours déterminée à dire d'expert en déduisant de la valeur à neuf la vétusté liée à l'usage.

## VALEUR A NEUF

Elle correspond au prix d'acquisition du bien, ce dernier étant obligatoirement justifié par la présentation de la facture d'achat, pour les voiliers neufs. Il est donc indispensable de garder précieusement vos factures lors de vos achats car cet oubli pourrait se retourner un jour contre vous.

## VETUSTE

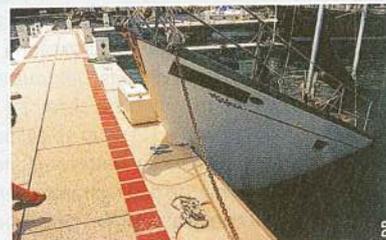
Pour certains équipements et certaines garanties, une perte de valeur liée à la vétusté peut être appliquée en cas de sinistre. Le calcul de cette dernière diffère d'un assureur à l'autre. Pour les équipements, un barème peut être établi dans les conditions générales. On parle alors d'un abattement annuel exprimé en pourcentage du prix d'achat. En général, il est fixé à 10% par an et ne dépasse pas 50% de la valeur à neuf et ce malgré un entretien irréprochable de votre matériel à bord. Autrement, la vétusté est aussi évaluée « à dire d'expert », procédure qui sera plus à même d'apprécier la véritable valeur de votre équipement.

## ZONE GEOGRAPHIQUE

Les limites géographiques de votre contrat ne doivent pas être prises à la légère car en cas de sinistre en dehors de la zone prévue, l'assurance ne vous garantit aucun remboursement (sauf assistance à un autre navire ou en cas de force majeure comme un déroutage pour cause de mauvais temps ou avarie). La majorité des assureurs

en France proposent les limites suivantes : entre 25° et 60° de latitude nord et 38° de longitude est et 30° de longitude ouest. Dans le cadre d'un tour de l'Atlantique, il vous suffira de demander une extension d'assurance même si celle-ci est généralement assez onéreuse. A noter que la Macif et HEO Assurance proposent des assurances adaptées au programme de navigation des circumnavigateurs (tour du monde entre 60° nord et 40° sud, ou encore des zones spécifiques comme le passage du Nord-Ouest, le Groenland...). ■

## TOP 5 DES SINISTRES



- 1) Abordage : heurt entre deux bateaux, notamment au port.
- 2) Evènements climatiques : coup de vent, pluies diluviennes, coup de mer...
- 3) Heurt d'un haut-fond.
- 4) Heurt d'un objet flottant ou prise de bout dans l'hélice.
- 5) Vol partiel : moteur, GPS, VHF...

A noter :

- le coût moyen d'un sinistre plaisance est d'environ 4 000 €.
- Un sinistre sur deux a lieu hors navigation.