PLAISANCE ET ASSURANCES

SOMMAIRE :

Préambule.

1. Le contexte législatif ;
2. Les acteurs du marché ;
3. L'architecture des produits, avec :
   - Les données essentielles.
   - Les garanties habituelles.
   - Les garanties optionnelles.
   - Les exclusions habituelles.

4. Lire et comprendre une police d'assurance plaisance.

5. Le règlement du sinistre.

6. Quelques spécificités :
   - La copropriété
   - Le vice caché
   - La location

Préambule.

Par expérience, je sais que le sujet traité dans le présent dossier n'attire que rarement les foules…

Le monde de l'assurance apparait souvent pour le consommateur comme opaque, compliqué, retors…

Cela tient souvent à un déficit d'explication de la part du professionnel, et la situation n'ira pas en s'améliorant, le nombre de « marchands », promettant le meilleur en ne rêvant qu'à leurs objectifs de vente, ne cessant de croître par rapport aux techniciens.

Mais, parfois le manque d'intérêt de la part du consommateur, dont l'acte d'achat est trop souvent dirigé par le seul coût de l'assurance, n'est pas neutre dans le résultat d'une indemnisation qu'il jugera pour le moins incompréhensible, sinon insatisfaisante.

Et pourtant, combien de situations dramatiques trouvent une issue positive, au moins matérielle, dans une réponse assurantielle « bien carénée » ?

Ce dossier aura donc, sans prétention, comme objectif de débroussailler ce paysage compliqué, parce que nettement plus technique qu'on le pense, et de lever le voile sur des réponses attendues, et parfois, par la mise en lumière de nos pratiques professionnelles, de réponses sans question posée !

J'espère que ce dessein sera atteint, mais ceux qui souhaiteraient des compléments d'information n'hésiteront pas à m'interroger : Isabelle au secrétariat pourra leur communiquer mes coordonnées

Pour illustrer certaines explications, j'ai extrait des articles ou clauses de Conditions Générales d'assurances de sociétés actives sur le marché de l'assurance plaisance :

- Allianz (société d'assurances)
- April (courtier grossiste)
- Axa (société d'assurances)
- Generali (société d'assurances)
- Matmut (société d'assurance et dont l'activité plaisance est gérée par Navimut, avec le groupe Macif).

Chacun pourra relever que les données législatives et techniques sont par ailleurs applicables à d'autres domaines : le volet responsabilité civile est le même que pour la vie privée ; l'explication donnée sur les garanties d'individuelle accident est transposable aux assurances de prévoyance ; les obligations quant à la déclaration du sinistre sont celles qui pèsent sur le dirigeant d'entreprise ou le particulier.

Vincent Cattoen – le 27 février 2019

1. Le contexte législatif.

Pour cet exposé, nous considérerons que la pratique de la navigation se limite exclusivement au domaine maritime ou fluvial français et à défaut européen (nous reviendrons plus précisément sur ce point plus tard).

Comme toutes choses, les activités du plaisancier sont cadrées par un ensemble de textes, réglementations, normes, etc…

Le domaine de l'assurance répond, en partie, à certaines de ces obligations.

En premier lieu, l'assurance d'un bateau de plaisance est-elle obligatoire dans son sens légal ?

Non, selon l'annexe 6 du Code des Assurances, et au contraire, par exemple, des véhicules terrestres à moteur.

Entendons bien cette réponse : il existe des cas d'assurance obligatoire pour certaines unités : les exploitants de navire nucléaire, les équipages et armateurs de navires de pêche transportant des passagers, les transports fluviaux. Mais le plaisancier n'est pas concerné par une obligation légale.

Cependant, les règlements portuaires, par exemple, peuvent rendre obligatoire la souscription de certaines garanties, spécialement celle de responsabilité civile et/ou les frais de retirement.

De manière générale, la garantie de Responsabilité Civile est une réponse à l'obligation pour chacun de devoir répondre des fautes qu'il commet et qui sont préjudiciables à autrui.

Principalement, trois articles du Code Civil interviennent dans ce domaine :

Article 1240
Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Article 1241
Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Article 1242
On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable.

Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre propriétaires et locataires, qui demeurent régis par les articles 1733 et 1734 du code civil.

Le père et la mère, en tant qu'ils exercent l'autorité parentale, sont solidairement responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;

Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun, par le demandeur, à l'instance.

Nous parlons en Droit de la « Responsabilité Extra-contractuelle » ou du « quasi-délit ».

L'application de ces textes, et la jurisprudence qui en découle, me conduit à apporter des précisions :

- Nous parlons « d'autrui », c'est-à-dire d'une personne physique ou morale différente de soi-même : il s'agit donc d'un tiers.
- A contrario, toujours lorsqu'on désigne « autrui », et notamment en ce qui concerne les dommages matériels en assurance de responsabilité civile, n'ont pas cette qualité de tiers les personnes ou les biens dont on est responsable ou la garde (transfert de responsabilité).
  Par exemple, lorsque votre enfant mineur à l'occasion d'une mauvaise manœuvre endommage votre propre bateau, votre (sa) responsabilité civile ne pourra être appelée en garantie.
  De la même manière, si une relation vous confie l'un de ses enfants mineur pour un week-end, et que lors de cette garde, cet enfant vous cause un dommage, ni votre responsabilité civile, ni même celle des parents de cet enfant (puisqu'ils n'en ont plus la garde) ne pourra intervenir.
  Par contre, si cet enfant qui est sous votre garde, cause un dommage à un tiers, votre responsabilité civile – et non pas celle de ses parents – pourra être recherchée.

En ce qui concerne les dommages corporels, les polices d'assurance de Responsabilité Civile couvrent la conséquence des dommages accidentels subis par les enfants du fait d'un parent ou inversement. Accidentels car n'oublions pas que la fessée est interdite !

- Le cas des équipiers est plus particulier : il s'agit de toute personne qui est embarquée à bord et qui n'est pas le Chef de Bord.
    - Premier cas : les équipiers sont considérés comme « préposés » du Chef de Bord, c'est-à-dire qu'ils agissent sur ses instructions. Ainsi, si un équipier cause un dommage à un tiers, la Responsabilité Civile du Chef de Bord pourra être recherchée.
    - Mais, l'équipier peut aussi être considéré comme « tiers » : si le chef de bord est à l'origine du naufrage du bateau et de préjudices corporels aux équipiers, sa responsabilité sera engagée pour les dommages subis par les victimes.
    - Et enfin, si le chef de bord est inapte à la conduite du bateau (soufrant par exemple), que ses équipiers prennent la relève et sont à l'origine d'un dommage à un tiers (un nageur par exemple), leur responsabilité sera recherchée.

Comment s'articule la Responsabilité Civile ?

La droit « latin » consacre la notion de faute dommageable et la démonstration à la charge du lésé :

- Du dommage qu'il a subi : on ne peut rechercher la faute d'un présumé responsable si on n'a subi aucun dommage.
- De la faute du présumé responsable : si un dommage est subi sans faute par un prétendu responsable, il n'y a pas… de responsabilité civile.
- Et enfin la causalité (ou « lien de cause à effet ») : le lésé doit démontrer que la faute réalisée par un prétendu responsable est à l'origine des dommages qu'il prétend avoir subi.

Cependant, certaines responsabilités sont sous le régime de la présomption :

- Par exemple, le salarié de votre association de plaisanciers est blessé lors de son activité. La faute inexcusable de l'employeur sera engagée et l'employeur aura à démontrer qu'il a tout fait pour que l'accident ne puisse survenir.
  Dans le cas contraire, l'Employeur reste présumé responsable.

Sont, entre autres, exclus du régime de la Responsabilité Civile :

- Les fautes « volontaires » : le dommage causé doit toujours avoir une nature accidentelle, l'accident devant réunir les caractères d'imprévisibilité et de soudaineté.
- Les dommages, même accidentels, qu'on se cause à soi-même.
- Les dommages, mêmes accidentels, pour la réalisation desquels le lésé a participé, même partiellement.

Sont exonératoires de responsabilité :

- Les dommages subis lorsqu'est impliqué un évènement dit de force majeur. Le cas de force majeur doit être imprévisible et extérieur (c'est-à-dire sans aucun lien) avec le prétendu responsable.
  Par exemple, une tornade se produit dans un port du secteur et un bateau est projeté contra un autre. L'assureur du bateau responsable pourra refuser d'indemniser le lésé au motif que la tornade est un cas de force majeur.

Par contre, la tempête est de plus en plus fréquemment rejetée comme évènement de force majeur, car si elle est bien sans aucun lien avec le responsable d'un dommage, elle est prévisible (bulletin météo).

- Le fait d'un tiers : par exemple, un incendie se déclare sur un bateau et se propage aux unités voisines. Lors de l'enquête, il s'avère que le premier bateau a été volontairement incendié par un vandale non identifié. L'assureur de bateau volontairement incendié peut exonérer son assuré de sa responsabilité.

Au titre des diverses responsabilités reconnues, existe celle spécifique au Code des Transport :

Section 1 : Obligation d'assistance.

Article L5262-1
Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires, bateaux et engins flottants mentionnés à l'article 5132-1.

Article L5262-2
Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers au sens de l'article L. 5511-6, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

Article L5262-3
Sauf intervention effective et directe de sa part, le propriétaire du navire n'est pas responsable des manquements à l'obligation d'assistance prévue par l'article précédent.

Il ne s'agira pas d'une action en responsabilité civile, mais une pénale, qui ne trouvera aucune réponse au titre d'une assurance de responsabilité civile.

Enfin, il est important de définir qui est le chef de bord.

Le mot « capitaine » n'est pas reconnu dans le Droit français où on ne parle que du chef de bord. Dans la pratique de la plaisance, il s'agira en priorité du skipper (maître du navire en néerlandais), de celui qui « barre » et, bien souvent, il se confond avec le propriétaire du navire ou son gardien légal ou contractuel.

2. LES ACTEURS DU MARCHE

Le marché de l'assurance Plaisance est concurrentiel mais le nombre d'acteurs réels est plutôt restreint.

Il s'agit, cependant, lorsqu'on prend la chaine des acteurs de bout en bout, d'un marché qui génère des volumes financiers importants.

Sur le seul marché de l'assurance, les résultats techniques (rapport entre les cotisations hors taxes et hors frais de gestion perçues et les sinistres payés ou provisionnés) sont très tendus depuis quelques années : les évènements catastrophiques (IRMA par exemple) n'affectent pas que les bâtiments. Ainsi, et par exemple, Axa a nettement relevé ses primes en 2018, Navimut (Macif et Matmut) a revu sa politique de souscription et s'est séparé d'un certain nombre de clients qui n'étaient plus dans ce nouveau cadre.

Les compagnies dites « traditionnelles » :

Ce sont des sociétés d'assurances qui travaillent principalement au travers des réseaux de professionnels nommés « intermédiaires d'assurances » :

- Les agents généraux reçoivent un mandat par une société d'assurance pour commercialiser, souscrire et gérer des produits d'assurance.
  Certains agents généraux reçoivent en plus un mandat de gestion et de règlement des sinistres.
- Les courtiers en assurances reçoivent un mandat de leurs clients pour rechercher auprès du marché des conditions de prix et de garanties.
  Dans la pratique, seuls les grands courtiers peuvent se permettre de multiplier les accords avec des compagnies d'assurance, en ayant la possibilité d'apporter un volume suffisant de contrats.

Ces sociétés sont à cotisation dite « fixe » : elles ne peuvent pas, au titre d'un exercice donné, réaliser des rappels de primes complémentaires, conséquence, par exemple, d'une charge sinistre trop importante.

Précisons que les réseaux de banques agissent comme courtier d'une société d'assurance qui appartient à la banque : par exemple, le Crédit Agricole (qui ne pratique pas l'assurance plaisance) commercialise les produits d'assurance de Pacifica.

Les sociétés dites « mutualistes » :

Ce sont des sociétés à forme mutuelle qui travaillent principalement avec des bureaux de commercialisation de salariés, la gestion des sinistres étant assurés exclusivement par des services ou des plateformes dédiés.

Ces sociétés sont dites « à cotisation variable », c'est-à-dire qu'elles sont en droit de demander à leurs sociétaires des compléments de prime au titre d'un exercice donné et suite à une charge de sinistres qui déséquilibrerait leurs comptes.

Les courtiers grossistes :

Il s'agit de sociétés de courtage qui font habituellement appel à des courtiers locaux et des agents généraux d'assurances pour la distribution de leurs produits, mais peuvent aussi pratiquer une vente « directe » par le biais de leur site internet.
Ces courtiers grossistes conçoivent généralement leur propre produit d'assurance, « achètent » des volumes de prime auprès d'une société d'assurance, y appliquent leurs marges et commercialisent ces contrats sous leur marque. A eux ensuite de maintenir un équilibre technique, c'est-à-dire que le ratio combiné (ratio entre d'une part les primes hors taxes encaissées et d'autres part la charge des sinistres payés ou provisionnés, les frais de gestion, les frais de commercialisation et autres frais généraux).

Certains courtiers grossistes peuvent se voir déléguer tout ou partie de la gestion et des règlements des sinistres.

Les courtiers spécialisés.

Ce sont des sociétés de courtage, parfois filiales de sociétés d'assurance, qui dédient leurs activités à des marchés dits « de niche » ; la plaisance peut en faire partie.

Ces courtiers qui souscrivent généralement en direct avec les assurés (sites internet, courrier, etc), peuvent obtenir une délégation de gestion, voire de règlement des sinistres par l'assureur qui porte les garanties.

Les Experts :

Il s'agit de professionnels justifiant d'une compétence suffisante pour :

- Déterminer la cause, l'origine de dommages ;
- De calculer le montant des indemnités à allouer au titre du sinistre déclaré ;
- De contrôler les déclarations de l'assuré au titre du contrat impliqué ;
- De mettre en cause les parties au sinistre et de les convoquer pour une expertise amiable.

Le marché fait la distinction entre l'expert de compagnie et l'expert d'assuré, le premier ne pouvant être mandaté que par une société d'assurance, le deuxième que par un assuré.

Dans la pratique, en assurance plaisance, les experts maritimes n'étant pas aussi abondants que les experts automobile ou « incendie » (qui relèvent de la branche incendie : donc aussi dégât des eaux, vols, etc), les professionnels agissent aussi bien pour le compte des assureurs que des assurés.

Les experts interviennent aussi très fréquemment en expertise préalable, soit à la demande spontanée du vendeur ou de l'acquéreur d'un bateau (estimation de

valeur et rapport sur l'état du navire, général ou précis), soit en condition préalable à la réalisation d'un contrat d'assurance, mais aussi de location de longue durée.

Nous ne pouvons pas omettre de la liste des acteurs celui qui est le consommateur dans la chaine :

L'Assuré.

Le Contrat d'assurance reconnait plusieurs intervenants au contrat d'assurance, nécessaires à connaitre si l'on veut comprendre le mécanisme du contrat :

- Le souscripteur : il est celui qui demande la réalisation d'un contrat et celui qui paie la cotisation ;
- L'assuré : c'est la personne qui supporte le risque, en plaisance il s'agit très fréquemment du Chef de Bord ou de ses préposés.
- Le bénéficiaire : comme son nom l'indique, il sera le destinataire des indemnités en cas de sinistre. Il s'agit très souvent du propriétaire du bateau, donc aussi la crédit-bailleur, mais cela peut être aussi un tiers détendeur d'un droit de créance sur le bateau (banque par exemple, organisme de caution, autre tiers sur avis judiciaire). Ou, enfin, il peut être un tiers lésé au titre de la garantie de responsabilité civile.

Comme on le voit, souscripteur, assuré et bénéficiaire peuvent selon les cas être exactement la même personne, mais aussi trois personnes différentes, d'où l'intérêt de réaliser parfaitement la police d'assurance afin que le jour d'un sinistre, aucune ambiguïté ou anomalie ne soit révélée.

Nous oublierons volontairement de cet exposé tout un panel d'acteurs qui, indirectement, sont aussi présents dans la chaine de l'assurance plaisance : le constructeur, les distributeurs, les réparateurs, les accastilleurs, etc… qui sont bénéficiaires indirectement des indemnités payées.

3. L'architecture des produits.

a/ les données essentielles.

Comme toutes polices d'assurance, le contrat de navigation de plaisance est réalisé sur des bases déclaratives à la charge du souscripteur.

Ces déclarations doivent être précises et exactes (art. L 113-2 du Code des Assurances) à la souscription du contrat, mais aussi dès que le souscripteur a connaissance d'une donnée nouvelle qui serait de nature à modifier l'appréciation de l'assureur sur le risque qu'il assure (art L 113-4 du C. Ass).
Si le contrat comporte des fausses déclarations, le règlement du sinistre sera :

- soit amputé d'une proportion égale à la prime qu'aurait dû payer le souscripteur s'il avait correctement déclaré les données contractuelle (art L 113-9 du C. Ass) ;
- soit rendu nul, si l'assureur démontre l'intention du souscripteur à déclarer faussement (art. 113-8 du C. Ass.).
  Il est important d'indiquer que la charge de la preuve reste à la charge de l'assureur.

Les données communes du marché sont :

- qualité du souscripteur (particulier, société, association, club…)
- nature de bateau (moteur, voilier, jet-ski) ;
- sous-type du bateau :
  - *moteur : pneu, in-bord, hors-bord, péniche d'habitation, off-shore, etc…*
  - *voile : monocoque, multicoque, dériveur, à gréement fractionné, etc.*
- type de fabrication (grande série, prototype, en kit, à l'unité)
- nature de la construction (métallique, résine, bois, fibrociment, etc).
- motorisation : puissance totale (DIN le plus souvent), carburant ou énergie ;
- longueur (généralement hors-tout) et largeur ;
- âge du bateau ;
- usage du bateau : plaisance, location, avec tractage (ski nautique, etc), centre ou club de plongée, commercial
- pavillon ;
- port d'attache ;
- valeur (soit catalogue, soit déclarée, agréée) ;
- type de navigation (maritime, fluviale) ;
- antécédents d'assurance (sinistres déclarés sur une période antérieure donnée)
- la zone de navigation communément admise est comprise entre :
  - au Nord : 60° de latitude nord
  - au Sud : 25° de latitude nord
  - à l'Ouest : 30° de longitude ouest
  - à l'Est : 30° de longitude est.

  Ce qui correspond « *globalement* » à l'Europe et le bassin méditerranéen, chaque assureur pouvant contractuellement moduler la territorialité de ses garanties, voire parfois la moduler d'une garantie à l'autre au sein d'un même contrat (par exemple, la territorialité de la garantie de Responsabilité Civile peut être plus large que celle de perte et avaries).

A/ LES GARANTIES HABITUELLES ET LEURS OPTIONS.

Les assureurs proposent leurs offres sous deux formats :

- Soit avec des garanties à la carte : la garantie minimum obligatoire est la responsabilité civile, les garanties dommages sont souscrites au choix du souscripteur.
- Soit par des formules préétablies, plus ou moins enrichies selon la formule.

1. La responsabilité civile :

Comme vu plus haut, il s'agit d'une garantie non obligatoire dans son sens légal, mais financièrement incontournable : nous savons qu'un sinistre de responsabilité civile peut avoir des conséquences financières extrêmement étendues.

Son objectif est de répondre aux conséquences pécuniaires provenant d'une faute commise par le chef de bord, par exemple, à un tiers.

La garantie va s'exprimer sur plusieurs postes :

- Les dommages corporels ;
- Les dommages matériels ;
- Et sur certains contrats : les dommages immatériels consécutifs.

A chaque poste sera précisé un plafond de garantie :

- Soit par sinistre ;
- Soit par année d'assurance ;
- Soit les deux.

Options de garanties (payantes ou pas) :

- R.C. tractage (bouées, skis, etc SAUF parachute ascensionnel). Les garanties est alors étendue aux dommages causés aux tiers (baigneurs, autres bateaux) ainsi qu'aux personnes tractées.
- Plongée sous-marine ;
- Frais de retirement ;
- Les dommages subis par un navire ou ses passagers à l'occasion d'une opération d'assistance en mer.

Exclusions habituelles :

- Les dommages subis par l'assuré lui-même quand il est responsable du sinistre ;
- Les dommages matériels et immatériels subis par sa famille directe (conjoint, ascendants, descendants), par ses salariés, les personnes transportées à titre onéreux.
- Subis par l'embarcation assurée, et de manière générale tous les biens appartenant à l'assuré.
- Les dommages causés à des tiers en cours de transport terrestre.

2. Dommages et pertes atteignant l'embarcation assurée.

2.1 Perte totale et délaissement :

Les dommages :

- Subis par l'embarcation, son annexe, son engin de sauvetage ;
- Causés par un naufrage, un échouement, abordage, collision (avec un corps fixe, mobile, flottant), un incendie, une explosion, un accident ou une fortune de mer.

Les garanties peuvent être limitées pour les dommages subis par les moyens de propulsion ou certains type de navire (semi-rigides ou pneus). La notion « d'accident » peut inclure aussi ceux provoqués lors d'un accident terrestre.

Extensions possibles (payantes ou acquises d'office en garanties complémentaires) :

- Renonciation à la vétusté ;
- Tous risques Garanties moteur ;
- Clause de valeur à neuf ;
- Biens embarqués ;
- Frais de retirement (si absent de l'extension à la responsabilité civile) ;
- Frais d'assistance et sauvetage ;
- Pertes ou dommages partiels ;
- Les frais d'assistants engagé pour sauver le bateau suite à un évènement garanti.

Exclusions habituelles :

- Dommages consécutifs au vice propre ou la vétusté du bateau.
  La conséquence de vices-cachés peut être assurée sans que les fris propres à ces vices soient eux-mêmes assurés.
- Défaut d'entretien, d'armement, parasitages de toutes sortes, électrolyse, asséchement de coque.
- L'usure.
- Les désordres d'ordres purement esthétiques à la peinture, gel-coat, vernis.
- Conséquences du gel sauf s'il est démontré que l'assuré a pris les mesures préventives.
- Privation de jouissance.
- Dommages survenus lorsque le chef de bord lors de la navigation, le conducteur lors d'un transport terrestre, n'est pas titulaire d'un permis en état de validité.

Il apparait important d'ouvrir une parenthèse sur la garantie des frais de retirement :

- le retirement est imposé sur injonction par l'Etat ou une autorité qualifiée, et est consécutif au naufrage du bateau assuré.
- Cette garantie est une extension automatique, soit à celle de Responsabilité civile, soit à celle de dommage ou perte totale du navire.
- Le montant de la garantie est toujours plafonné : soit proportionnellement à la valeur déclarée du bateau sur le contrat d'assurance, soit forfaitairement.

2.2 Vol

Les dommages de pertes, dommages et détériorations :

- Subis par l'embarcation ;
- Causés par un vol ou tentative de vol ou acte de vandalisme.

Extensions possibles :

- Vol partiel (si le vol partiel est existant en base, il peut y avoir un déplafonnement de la garantie de base sur extension payante) ;
- Vol des biens embarqués ;
- Vol du moteur amovible ;
- Vol de l'annexe et/ou de l'engin de sauvetage.

Exclusions habituelles :

- Sinistre au cours duquel l'assuré a participé ;

- Vol survenus quand les moyens de prévention et/ou de protection ne sont pas respectés (par exemple, désarmement obligatoire lors de l'hivernage) ;
- Privation de jouissance ;
- Vol commis par la famille de l'assuré ou sa complicité ;
- Vol d'accessoires, biens embarqués, etc lors d'un transport terrestre ;
- Abus de confiance, escroquerie.

2.3 Défense pénale et recours / assistance juridique / protection juridique.

Ces garanties sont chacune d'une articulation spécifique qui nécessite une explication précise…

- Défense et recours :
  L'assureur intervient :

- En défense des intérêts de son client lorsque celui-ci voit sa responsabilité engagée au titre d'un dommage causé à un tiers ;
- En recours lorsque son assuré est victime d'un dommage et dans le seul cas où ses propres garanties de responsabilité civile auraient pu être mobilisée (effet miroir).

L'assureur conserve seul la direction des procédures, y compris sur le terrain judiciaire (choix de son avocat par exemple).

- Assistance juridique :
  L'assureur intervient :

- En défense et recours ;
- Ainsi que pour toute autre garantie acquise au contrat souscrit en assistance juridique, y compris le paiement des frais de justice.

L'assureur conserve habituellement la direction des procédures, y compris sur le terrain judiciaire (choix de son avocat par exemple).

- Protection juridique :
  Il s'agit de la garantie la plus étendue puisque la société de protection juridique sous-traitante (et non plus l'assureur du contrat) intervient pour « tout » type de litige pouvant survenir : relation avec des fournisseurs, prestataires, litiges administratifs, liés aux achats ou ventes, etc.
  L'assuré bénéficie d'une action en trois temps : conseils et prévention, intervention amiable puis paiement des frais de procès.
  L'assuré a le libre choix de son avocat.
  Son inclus dans les frais de procès : les honoraires d'avocat (selon un barème), les frais et honoraires des auxiliaires de Justice (huissiers, experts judiciaires) et les frais d'exécution du Jugement.

2.4 Assistance :

Voilà l'un des volets de garanties sur lequel les assureurs se montrent les plus imaginatifs et… font l'objet de la plus grande attention des services marketing et communication.

Disons-le, les garanties d'assistance sont soit tout simplement incontournables, soit relèvent du gadget… chacun jugera selon sa propre perception de ce qui est utile ou futile.

Les garanties d'assistance sont systématiquement portées par une société d'assistance : Mondiale Assistance, Europ Assistance, Inter Mutuelle Assistance pour ne parler que des principaux.

- Assistance aux personnes : rapatriement sanitaire, frais médicaux et d'hospitalisation à l'étranger, rapatriement de corps, hébergement et/ou rapatriement en cas d'indisponibilité du bateau, acheminement d'un équipier etc
- Assistance au bateau : en cas de panne immobilisantes, accident ou perte d'hélice, frais de balisage, transferts pour manutention, rapatriement par un patron de plaisance, etc.

La particularité des garanties d'assistance est d'exiger, qu'en dehors des cas d'urgence avec intervention du CROSS, de la SNSM, l'assuré contacte préalablement l'assisteur pour obtenir une intervention.

2.5 Les biens embarqués :

L'assureur pourra dans son contrat soit distinguer dans les biens embarqués ses équipements, accessoires (dont l'électronique) des effets personnels (vêtements, appareils photos, matériel de pêche, etc), soit ne pas en faire la distinction.

Cette différence peut avoir son influence, selon la définition des garanties : un assureur pourra garantir d'office les équipement et accessoires utiles à la navigation au titre des garanties dommages et proposer une extension spécifique pour les seuls effets personnels ; un autre proposera sans distinction que tous les biens embarqués fassent l'objet d'une extension spécifique.

Les garanties sur ces biens peuvent être celles des garanties dommages (perte, avarie, vol) ou être, sur des produits très élaborés étendues au bris accidentel.

En cas de perte totale des biens assurés, celle-ci doit être la conséquence de la perte totale du bateau assuré ; en vol, la garantie est soumise à la preuve de l'effraction du bateau.

2.6 Individuelle accident :

Il s'agit, après de la garantie de Responsabilité Civile, de l'assurance la plus importante, son objet étant de couvrir avec des indemnités généralement forfaitaires les dommages corporels subis par les personnes à bord du bateau.

Sont couverts :

- Le décès : sous forme de capital ;
- L'invalidité : soit sous forme de capital, soit sous forme de rente annuelle, elle est fréquemment assortie d'une franchise d'invalidité exprimée sous forme de taux : par exemple si une franchise de 15% est indiquée, l'assureur ne paiera aucune prestation suite à l'invalidité du lésé si le taux d'invalidité constaté est inférieur ou égal à 15%.
  Mais il règlera sa prestation proportionnellement au taux d'invalidité constaté sans abattement de franchise si ce taux d'invalidité constaté dépasse 15%.
  Enfin il est courant qu'un taux d'invalidité égal ou supérieur à 66% donne une prestation égale à 100%.
  L'invalidité est normalement constatée lorsqu'il y a consolidation de l'atteinte à l'intégrité physique est médicalement confirmée.
  Il est important d'indiquer que les taux d'invalidité peuvent résulter de plusieurs approches contractuelles :
    a. Soit par un barème de concours médical ou barème croisé : le taux d'invalidité est obtenu par le croisement du taux d'invalidité professionnelle avec le taux d'invalidité fonctionnelle ;
    b. Soit uniquement l'un de ces deux taux, mais la plaisance relevant du strict loisir, ce sera très probablement uniquement le taux fonctionnel qui sera retenu.
    c. Soit un barème de taux contractuellement déterminés selon la nature de l'atteinte physique : un œil = X%, un bras = Y%...
    d. Soit enfin la conjonction de a. avec c. ou de b avec c.
- L'incapacité temporaire.
  Selon la force que l'assureur désire donner à sa garantie, celle-ci sera :

- Indemnitaire : l'assuré doit justifier une perte de revenu pour obtenir la compensation par la garantie du contrat. Sont donc mécaniquement exclus de cette garantie toutes les personnes qui ne peuvent justifier d'une perte d revenus : retraités, chômeurs, étudiants.
- forfaitaire : l'assuré n'a rien à justifier d'autre que son incapacité à réaliser les taches de la vie courante. Sont donc aussi bénéficiaires de la garantie les personnes qui ne peuvent justifier d'une perte de revenus.
  Et l'incapacité peut être :
- soit de travail (ce qui rejoint donc le système indemnitaire).
- soit simple (et rejoint donc la garantie forfaitaire).

La garantie est assortie d'une franchise en nombre de jours, d'un plafond de garantie exprimé en euros/jour et en nombre de jours.

B/ LES FRANCHISES :

La franchise contractuelle est une donnée économique essentielle au contrat. Il s'agit de la part du sinistre, ou d'une garantie du contrat, qui reste à la charge de l'assuré.

L'intérêt de la franchise est partagé :

- L'assureur peut ne pas souhaiter prendre en charge les petits sinistres, qui lui coutent autant à gérer qu'un sinistre plus important.
  Chaque sinistre en deçà de la franchise contractuelle vient amoindrir la charge annuelle des sinistres payée par l'assureur.
- En acceptant de rester son propre assureur pour une somme réfléchie et acceptée, l'assuré bénéficie d'une réduction tarifaire technique.
  Une fréquence trop importante de sinistre viendra immanquablement majorer la cotisation du contrat ou, plus gênant, provoquera la résiliation de la police « pour sinistres », rendant une nouvelle souscription compliquée voire impossible.

Elle se présente sous différentes formes :

- Forfaitaire : un montant fixe est indiqué au contrat ;
- Proportionnelle : la franchise correspond à l'application d'un taux exprimé au contrat sur le montant des dommages.
  Un minimum et maximum viennent souvent compléter cette forme de franchise.
- Relative : l'assureur n'intervient qu'à partir d'un enjeu minimum, et si cet enjeu est atteint ou dépassé, il intervient pour la totalité du sinistre.

La franchise peut être en complément :

- Générale ;
- Spécifique à une ou plusieurs garanties.

4. Lire et comprendre une police d'assurances.

Un contrat d'assurance n'est ni plus ni moins… qu'un contrat. En vérité, toute la complexité du métier est qu'il doit obéir à plusieurs paramètres, qui souvent s'imposent, pour fournir une réponse assurantielle à un évènement dommageable :

- Le Droit : les polices ne sont pas issues de la seule imagination de leur rédacteur, mais d'abord de textes législatifs. Nous l'avons vu plus avant, les deux principaux Codes utilisés sont celui des assurances, et le Code Civil. Mais d'autres peuvent intervenir sur ce terrain : entre autres la Code de la Route, le Code Général des Impôts, mais aussi des arrêtés portant par exemple sur les fonds de garantie, ainsi que des conventions d'indemnisation…
- Les statistiques et l'actuariat : personne n'a jamais vu « Madame Irma » sortir du bureau du Président d'une société d'assurance… si ce n'est pour consultation privée !
  La profession regarde donc de manière très attentive les évènements antérieurs, leur fréquence, leur coût, et analyse finement, et de plus en plus, l'ensemble de ces données.
  Elle postule aussi sur la manière d'agir sur ces évènements pour en diminuer soit la fréquence soit la charge maximum, et les deux le plus souvent.
  Ainsi, personne ne peut nier que de poser un coupe-circuit non accessible est un moyen de prévention utile, et il est de bon-aloi que l'assureur conditionne, s'il le souhaite, sa garantie « vol » à l'usage de cet accessoire.
- La technique des produits : ainsi, il y a 30 ans, les garanties d'assistance ou de protection juridique étaient inexistantes en plaisance. La technique produit est donc évolutive, mais sous toujours sous la coupe des actuaires : « *si j'aoute telle garantie, ou que j'améliore la rédaction d'une autre, qu'est-ce que cela va couter à terme ?* ».

Pour le consommateur, les polices d'assurance existantes, quel que soit la branche (accident, incendie, transport, vie, …) sont similaires en apparence.

Chacun sait qu'une voiture est composée d'un châssis, d'une carrosserie, de 4 roues et d'un moteur. Mais chacun sait aussi qu'il y a un ravin qui sépare une Tata d'une Mercedes, et donc personne n'ignore que le prix sera le reflet du choix entre une marque et une autre, voire au sein de la même marque et pour le même modèle, que l'écart de prix est « normal » entre une version et une autre.

Dans le monde de l'assurance, il en est exactement de même : à l'instar des constructeurs automobile, les assureurs mettront dans leurs produits un « moteur », une qualité de « tenue de route », qui feront que les garanties du contrat permettront soit une meilleure indemnisation, soit pas d'indemnisation du tout dans certaines circonstances. En clair, lorsqu'il est écrit « incendie » sur les conditions particulières d'une police d'assurance, il n'y a guère de chance qu'elles soient totalement similaires d'une société à l'autre.
Nous prendrons donc ici quelques exemples et les explications qui sont nécessaires…

L'un des premiers chapitre à lire dans les conditions générales est celui portant sur les définitions (ou glossaire) : celles sont déterminantes dans la prise en charge d'un sinistre ou pas.

Par exemple, sur les biens embarqués :

Generali :

BIENS ET EFFETS PERSONNELS

Matériels de pêche, de ski nautique, de plongée, photographique, audiovisuel, informatique, téléphone mobile, vêtements de ville, de sport, accessoires personnels tels que lunettes, montres.... et plus généralement tous équipements et objets ne servant ni à la navigation ni à la vie à bord et qui ne seraient pas installés d'origine sur le bateau assuré*.

Matmut :

Biens et effets personnels
Équipements et objets non nécessaires à la navigation vous appartenant, tels que matériels de pêche, de plongée, de ski nautique, photographique, audiovisuel, vêtements de ville, de sport et de mer, ordinateur portable, pour lesquels vous pouvez fournir tout document justificatif.

Le texte de Generali est manifestement plus ouvert en insérant « *plus généralement tous équipements… qui ne serait pas d'origine* », et permettra une indemnisation plus large là où Matmut, qui donne une liste exhaustive, sera plus restrictive.

Autre exemple de définition importante, celle de l'assuré en Responsabilité Civile :

Allianz :

Définition : Assuré : pour l'application de la Garantie C, on entend par Assuré, le Souscripteur*, le Propriétaire de l'embarcation assurée*, ainsi que toutes personnes qui avec son autorisation, ont la garde ou la conduite de l'embarcation assurée*, ou participent à la manoeuvre de celle-ci. Ne sont pas considérés comme assurés, les personnes pratiquant le courtage, la vente, le gardiennage, la réparation, l'entretien, le dépannage ou le contrôle des navires, ainsi que leurs préposés, et à qui l'embarcation a été confiée en raison de leur profession.

April :

Assuré

- Le souscripteur qui signe le contrat et s'engage au paiement des cotisations.
- Le propriétaire du **bateau assuré** s'il est différent du souscripteur.
- Toute personne ayant, avec l'autorisation du propriétaire, la garde ou la conduite, à titre gratuit, du **bateau**. **Ne sont pas considérés comme bénéficiaires d'une telle autorisation, les professionnels de la plaisance et leurs préposés dans l'exercice de leur profession**, sauf s'ils appartiennent à l'équipage salarié du **bateau**.

Nous sommes bien évidemment encore dans la nuance, mais Allianz précise : « *toutes personnes… qui participent à la manœuvre de celle-ci* ». Chez April, personne n'a le droit de participer à la manœuvre ?

Concernant les garanties :

1. <u>La Responsabilité Civile :</u>

<u>Generali :</u>

I - RESPONSABILITÉ CIVILE - FRAIS DE RETIREMENT

> Ce que nous garantissons

1. **Les conséquences pécuniaires de la Responsabilité civile qui peut vous incomber pour :**
   - les dommages corporels*, matériels*, ou immatériels* consécutifs causés aux tiers* par le bateau assuré*.
   - les dommages corporels* causés par le bateau assuré* :
     - à votre conjoint, vos ascendants et descendants lorsque vous êtes responsable du sinistre*,
     - au(x) skieur(s) nautique(s) tiré(s) par le bateau assuré*,
     - aux tiers* par ce(s) skieur(s), et par les accessoires nécessaires à la pratique du ski nautique* tant qu'ils sont reliés au bateau assuré*.
   - les dommages matériels* de pollution causés par le bateau assuré* dans le seul cas où ces dommages sont la conséquence d'un accident* garanti par le présent contrat.
2. **Les frais de retirement, d'enlèvement ou de destruction de l'épave dont vous pourriez être tenu responsable par l'État ou toute autre autorité qualifiée, à la suite d'un naufrage ou d'un échouement.**
3. **Les conséquences pécuniaires de la responsabilité personnelle du propriétaire du bateau du fait des dommages causés à l'utilisateur autorisé, autre que le souscripteur, le propriétaire du bateau ou leurs préposés en service, en cas d'accident résultant d'un vice ou défaut d'entretien du bateau.**

<u>Matmut :</u>

ARTICLE **1**

Responsabilité civile Frais de retirement de l'épave du bateau

Nous garantissons les conséquences pécuniaires de la responsabilité que vous pouvez encourir en raison des dommages corporels ↳, matériels ↳ et immatériels consécutifs ↳ causés aux tiers ↳ par le bateau.
Sont notamment couverts les dommages de pollution occasionnés par le bateau suite à un événement garanti.

Nous garantissons par extension votre Responsabilité civile relative :
- aux dommages corporels ↳ causés aux passagers membres de votre famille ↳,
- aux dommages corporels ↳, matériels ↳ et immatériels consécutifs ↳ causés aux autres passagers,
- aux dommages corporels ↳ occasionnés aux personnes tractées lors de la pratique :
  - du ski nautique ↳, **dans la limite de deux personnes,**
  - d'un sport de glisse nautique ↳, **dans la limite de la capacité d'embarquement du navire tracteur (moins le pilote et la personne chargée de la surveillance) et de celle de l'engin tracté,**
- aux dommages corporels ↳, matériels ↳ et immatériels ↳ occasionnés aux tiers ↳ par les personnes que vous tractez à l'occasion de la pratique :
  - du ski nautique ↳, **dans la limite de deux personnes,**
  - d'un sport de glisse nautique ↳, **dans la limite de la capacité d'embarquement du navire tracteur (moins le pilote et la personne chargée de la surveillance) et de celle de l'engin tracté,** la responsabilité de ces personnes étant également couverte.

Nous garantissons en outre le remboursement des frais de retirement ↳.

Le diable est dans les détails, Generali garantissant les dommages causés à un utilisateur autorisé en cas d'accident résultant d'un vice ou d'un défaut d'entretien, ce que Matmut ne précise pas.

Parfois, la lecture des exclusions apporte des précisons quant au contenu de garanties :

Generali, sont garantis ;

- les dommages matériels* de pollution causés par le bateau assuré* dans le seul cas où ces dommages sont la conséquence d'un accident* garanti par le présent contrat.

Allianz, sont exclus :

5 **Tous les dommages dus à la pollution des eaux, du sol ou de l'atmosphère, causés par l'embarcation assurée*,** sauf si ceux-ci résultent d'un événement garanti par le présent contrat.

Les deux textes ont la même portée, mais se retrouvent sous des articles différents et opposés en apparence.

2. Les dommages (pertes et avaries) :

Axa :

3.1. Pertes et avaries

Les dommages assurés

- Les dommages et pertes subis par le bateau assuré lorsqu'ils sont la conséquence d'accidents maritimes ou terrestres ;
- Les dommages résultant d'incendie, d'explosion, de la foudre, d'événements naturels, d'échouement, d'échouage, d'abordage, de naufrage ou de fortune de mer ;
- Les dommages résultant d'un acte de vandalisme ;
- Les dommages et pertes provoqués par un vice caché, à l'exception de la réparation ou du remplacement de la pièce viciée ;
- Le contenu est également garanti contre tout dommage résultant d'avaries ou de pertes atteignant le corps du bateau ainsi que ceux directs d'incendie ou d'explosion ;
- Les dommages mécaniques résultant de la surchauffe du moteur à la suite de l'obstruction accidentelle du circuit de refroidissement par un corps étranger (constaté par un expert) ;
- Les dommages causés au bateau par suite d'accidents survenus à l'occasion des chargements et déchargements lors des transports terrestres ;
- Les dommages subis par le bateau lorsqu'il est sur béquilles dans une zone de mouillage asséchant, remisé ou sur ber. La garantie est accordée dans les conditions suivantes :
  - les équipements sont en bon état, ont la taille requise par le fabricant et les fixations adaptées au type de bateau,
  - le béquillage a lieu dans une zone adaptée et citée dans les instructions nautiques et capitaineries comme pouvant accepter ce type d'installation.

Matmut :

2-1 ÉTENDUE DE LA GARANTIE PERTES, AVARIES, INCENDIE ET VANDALISME SUBIS PAR LE BATEAU ET ASSISTANCE MARITIME AU BATEAU

Nous garantissons :

- les dommages et pertes survenus au bateau causés accidentellement par :
  - un événement climatique ↳ ,
  - une fortune de mer ↳ ,
  - le jet à la mer ↳ consécutif à une fortune de mer ↳ est également garanti,
  - un attentat ↳ , un mouvement populaire ou une émeute,
  - un vice caché du corps du bateau ou des appareils moteurs,
- les conséquences de la chute à l'eau des moteurs hors-bord fixés sur le bateau, **mais uniquement si la chute a pour origine un incendie, une explosion ou une collision du bateau avec un corps identifié fixe, mobile ou flottant,**
- les dommages et pertes survenus au bateau pendant le transport routier, ferroviaire ou maritime, lors des opérations proprement dites de mise à l'eau ou de sortie de l'eau, lors du chargement ou du déchargement sur le véhicule de transport,
- le remboursement des frais de remise en état du bateau à la suite d'un acte de vandalisme ↳ ,
- le remboursement des frais d'assistance légitimement engagés pour sauver le bateau à la suite d'un événement garanti.

Pour les dommages occasionnés aux casque, combinaison, harnais ou matériel de sécurité réglementaire, cette garantie est acquise seulement si l'embarcation est elle-même endommagée.

Axa étend ses garanties aux dommages survenant à l'occasion d'une mise sur ber ou béquille, ce que n'assure pas la Matmut.

3. Les frais de retirement.

Il s'agit d'un poste sur lequel j'attire spécialement votre vigilance. Prenons donc deux exemples :

Axa :

2.2. Frais de retirement

Nous garantissons, lorsque l'État ou les autorités compétentes l'imposent, les frais que vous exposez exclusivement pour :

- retirer le bateau assuré du fond de l'eau ou le détruire ;
- transporter le bateau jusqu'au lieu de destruction ou le chantier naval le plus proche ;
- procéder à la destruction du bateau.

Dans tous les cas, ces frais devront avoir été préalablement validés par notre expert.

Cette garantie vous est accordée en complément des sommes que vous pourriez percevoir comme indemnité au titre des autres garanties de votre contrat.

Matmut :

Nous garantissons en outre le remboursement des frais de retirement ↳ .

L'énoncé de garantie d'Axa est nettement plus large, prenant en charge le transport et la destruction du bateau, ce que confirme l'exclusion Matmut :

Nous ne garantissons pas, outre les exclusions communes à l'ensemble des garanties citées à l'article 8 :

- *les dommages subis par :*
  - *vous-même,*
  - *vos préposés et salariés pendant leur service,*
  - *le bateau,*
- *les dommages matériels et immatériels consécutifs occasionnés aux personnes tractées lors de la pratique d'un sport de ski ou de glisse nautique ,*
- *les dommages subis et causés par les personnes transportées à titre onéreux,*
- *les dommages matériels et immatériels consécutifs subis par les membres de votre famille ,*
- *les dommages ou préjudices subis par les bateaux ou engins remorqués par le bateau ou par les personnes se trouvant à bord desdits bateaux ou engins remorqués,*
- *les conséquences des accidents survenus :*
  - *à la suite du vol du bateau,*
  - *lors de l'utilisation de ce dernier à votre insu, sauf si vous êtes civilement responsable de l'utilisateur,*
- *les pertes et dommages occasionnés par des émeutes ou par des mouvements populaires,*
- *les frais de retirement lorsque le sinistre est la conséquence d'un défaut caractérisé d'entretien du bateau,*
- *les frais de destruction du bateau ou de son épave ,*
- *les amendes, leurs majorations et accessoires, ainsi que les frais de leur recouvrement auxquels vous pourriez être*

4. <u>Le vol :</u>

Parfois, l'articulation des garanties oblige le souscripteur à payer des compléments de prime qu'il n'aurait pas ailleurs :

<u>*Generali*</u> : le vol n'est que « total » dans la garantie de base :

Garantie A - Pertes et avaries - Vol total

Et fait l'objet d'une extension spécifique :

Garantie C - Vol partiel

<u>*Allianz*</u> couvre en base le vol partiel des éléments du bateau et de ses accessoires :

Article 1.3 – Garantie B - Vol

Définition : Assuré : pour l'application de la Garantie B, on entend par Assuré, le Souscripteur* et le Propriétaire de l'embarcation assurée*.

Étendue de la Garantie B :

Sont couverts les pertes, dommages et détériorations éprouvés par l'Assuré à la suite de vol, tentative de vol ou acte de vandalisme :

1.3.1 Vol total de l'embarcation assurée* (coque, moteur(s), accessoires de navigation* et dépendances*, biens et effets personnels*, annexe de servitude* et engin de sauvetage* dérobés simultanément).

1.3.2 Vol partiel des objets, appareils, accessoires de navigation* et dépendances* se trouvant à l'intérieur de l'embarcation assurée* hermétiquement close, exclusivement s'il y a effraction dûment constatée ou violences corporelles, ou fixés de façon définitive à l'embarcation assurée* et ne pouvant être retirés que par bris, démontage ou arrachage.

5. <u>L'individuelle marine.</u>

Plus haut, nous insistions sur cette garantie aussi essentielle que ne l'est la responsabilité civile.

April couvre le décès et l'invalidité :

6. Sécurité nautique et frais de recherche en mer

6.1 Sécurité nautique : ce qui est garanti

L'**assureur** garantit le versement des indemnités prévues aux Dispositions Particulières en cas d'**accident** corporel dont serait victime l'assuré tel que défini au paragraphe 2.

Deux sortes d'indemnités peuvent être versées :

1. Invalidité

Survenant immédiatement après l'**accident** ou dans un délai maximum d'un an à compter du jour de l'**accident**, l'invalidité ouvre droit au paiement d'une indemnité déterminée en fonction du barème de droit commun. Le capital sera intégralement versé si le taux d'invalidité est de 100 % ou en proportion de ce taux s'il est inférieur à 100 %.

2. Décès

En cas de décès, versement aux ayants-droit du capital fixé aux Dispositions Particulières.

Si la victime assurée décède des suites de l'**accident** dans un délai d'un an après avoir bénéficié en raison de ce même **accident** de l'indemnité prévue pour invalidité en application du paragraphe 6.1.1, l'**assureur** verse le capital prévu en cas de décès aux Dispositions Particulières, sous déduction des sommes d'ores et déjà perçues par la victime au titre de l'invalidité.

Ces indemnités sont contractuelles et ne tiennent pas compte de la profession de la victime.

6.2 Règlement de l'indemnité

Allianz y ajoutera des indemnités journalières :

Chapitre 5. Conventions spéciales pour la garantie des indemnités forfaitaires aux passagers (Garantie E)

Les Dispositions générales du contrat Navigation de Plaisance s'appliquent aux présentes Conventions spéciales, sauf stipulations contraires mentionnées ci-après.

Définition : Assuré : pour l'application de la garantie E, on entend par Assuré, le Souscripteur*, le Propriétaire de l'embarcation assurée*, les personnes transportées à titre gratuit même si elles participent occasionnellement et bénévolement aux frais de navigation, et les équipiers bénévoles.

Article 5.1 – Capitaux garantis par personne

– Décès	
• adultes	15 245 €
• enfants de moins de 15 ans	1 525 €
– Incapacité permanente	15 245 €
– Incapacité temporaire (par jour à partir du 16e jour)	15 €

Et *April* indemnisera l'invalidité selon le taux exprimé par l'expert médical :

6.2 Règlement de l'indemnité

Le montant de l'indemnité est fonction du taux d'invalidité fixé par le médecin expert désigné par l'**assureur** après consolidation des blessures. En cas de contestation sur les conséquences d'un **accident**, par exemple sur le degré d'infirmité de la victime assurée, chaque partie désignera un médecin et prendra à sa charge les frais et honoraires du médecin qu'elle aura choisi.

Si aucun accord n'intervient entre ces deux médecins, le président du Tribunal de Grande Instance de votre domicile sera, en sa qualité de juge des référés, seul compétent pour désigner un expert, à la requête de la partie la plus diligente.

Tandis qu'*Allianz* plus vigilante sur cette garantie indiquera un barème contractuel, donc non « négociable » par l'expert médical:

5.8.2 Barème

A Incapacités Permanentes Totales (soit 100 % du capital assuré)

• Aliénation mentale totale et incurable	100 %
• Perte complète de la vision	100 %
• Perte des bras ou des mains	100 %
• Perte des jambes ou des pieds	100 %
• Perte d'un bras (ou d'une main) et d'une jambe (ou d'un pied)	100 %

B Incapacités Permanentes Partielles (pourcentage du capital assuré)

Tête

• Perte complète de la vision d'un oeil :	
– avec énucléation	30 %
– sans énucléation	25 %

5. L'indemnisation :

Là aussi, l'assureur viendra compléter ses garanties par une méthodologie, un principe d'indemnisation.

Mais, certaines rédactions peuvent encore une fois être plus avantageuses:

April indique que le délaissement n'est réalisable que dans l'unique cas de perte totale :

10.1 Le délaissement

Le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas de **perte totale**.

L'**assureur** a la faculté de refuser le délaissement et de régler l'indemnité sans transfert de propriété. Si l'**assureur** accepte le délaissement, il est translatif de propriété dès le règlement de l'indemnité.

Allianz envisage aussi que le délaissement peut aussi être la conséquence de l'innavigabilité du bateau :

Article 4.4 – Perte totale, vol total et délaissement

En cas de perte totale, de vol total ou de délaissement, l'indemnité due par l'Assureur à l'Assuré sera égale au montant de la valeur économique de l'embarcation assurée* au jour du sinistre, dans la limite de la valeur d'assurance* mentionnée aux Dispositions Particulières.

Le délaissement ne peut avoir lieu que dans les cas de disparition, de destruction totale de l'embarcation ou d'innavigabilité résultant d'un risque couvert, si le montant des frais de réparation atteint la valeur économique de l'embarcation assurée* au jour du sinistre.

L'Assureur se réserve d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété, et ce dans un délai de trente jours à compter de la demande de délaissement.

Le règlement du sinistre est conditionné à plusieurs règles légales ou techniques.

En premier lieu, le souscripteur du contrat a l'obligation de déclarer la survenance de l'évènement dommageable et d'intégrer dans sa déclaration sa demande l'intervention en garantie. Ainsi, Axa avait reçu une déclaration de sinistre d'une entreprise mais celle-ci avait omis, cela lui semblait « de source », de formuler sa demande de prise en charge au titre des garanties. A la fin de l'instruction du dossier Axa a refusé que ses garanties soient mobilisées, et a eu gain de cause devant la Cour d'Appel.

En deuxième point, un assuré est tenu de justifier de l'existence, de la valeur et de la propriété du bien sinistré. Quand le bien est endommagé mais présent, cela reste assez aisé pour les experts d'estimer la valeur. Mais quand celui-ci a disparu, comment font-ils ?

Il est donc crucial de conserver tous moyens de preuves, de la facture d'achat, à l'expertise préalable, les photographies ou films étant un moyen mais pas le plus probant : la photographie d'une gourmette en or permet-elle de certifier qu'il s'agit d'or massif… ou d'un simple placage ? Certains assureurs conditionnent le règlement du sinistre à la production d'une liste de documents :

Axa :

Moyens de preuve

Pour toutes les garanties il vous appartient de prouver l'existence, l'authenticité, la valeur des biens disparus ou endommagés.

Le tableau ci-dessous vous indique, à titre d'exemple, les documents qui peuvent vous être demandés en cas de sinistre.

Factures d'achat établies à votre nom par le vendeur.
Expertises/estimations avant la survenance du sinistre.
Factures (de réparation et/ou de remplacement ou autres), devis de réparation.
Certificats de garantie.
Dossiers de crédit.
Relevés de banque ou de cartes de crédit.
Témoignages (art. 202 du Nouveau Code de Procédure Civile).
Acte de propriété du bateau (acte de francisation, carte de circulation ou tout autre document et moyen de preuve).
Permis de naviguer ou certificat de capacité exigés par la réglementation en vigueur.
Certificat de radiation des Affaires Maritimes.

Allianz :

- Que doit comporter cette déclaration ?
  - la description exacte de l'événement, les circonstances du sinistre, ses causes connues ou présumées, la nature et le montant approximatif des dommages ;
  - tous les renseignements utiles à l'identification de la partie lésée et, si possible, des témoins.

La rédaction d'Allianz se montre nettement plus souple que celle d'Axa, et joue le jeu du gré à gré…

Le Code des Assurances prévoit, et les contrats se font un plaisir de le rappeler, que l'assuré a un délai de 5 jours pour déclarer son sinistre, 2 jours en cas de vol.

Cependant, en dehors des garanties légales (catastrophes naturelles ou technologiques, attentats), cette obligation n'est opposable à l'assuré que dans le seul cas où l'assureur démontre que la déclaration tardive lui a causé un préjudice supplémentaire. Par exemple, suite à une tempête, la déclaration tardive de l'assuré n'a pas permis à l'expert de l'assurance d'ordonner des mesures conservatoires qui auraient limité le coût total du sinistre.

La gestion du sinistre peut se faire en gré à gré : le lésé présente sa réclamation sous forme de devis et l'assureur soit le valide, soit le corrige selon les données qu'il a en sa possession.

L'assureur peut aussi faire intervenir un expert spécialisé qui déterminera le montant du préjudice. Si cette expertise est contestée par l'assuré, il a la possibilité de prendre son propre expert. Et si le désaccord perdure, un tiers-expert peut être choisi par chaque partie : la procédure de tiers-expert est normalement définitive, il ne peut y avoir de contestation. Enfin, l'ultime étape reste de porter le litige devant la juridiction compétente…

En assurance plaisance, en cas de sinistre total (soit par la disparition totale du bateau, soit parce qu'il est économiquement non-réparable), la police d'assurance indemnise en valeur économique (ou valeur réelle ou valeur d'usage ou valeur vénale) à la date du sinistre : un coefficient de vétusté vient en abattement de la valeur neuve du bateau à sa date de mise en service.

Cette indemnisation vétusté déduite est la règle technique sur le marché.

Parfois, certains contrats peuvent déroger à cette règle en appliquant une valeur conventionnelle selon l'âge du bateau. Par exemple :

Matmut (option payante) :

ÉVÉNEMENT	ÂGE DU BIEN ASSURÉ (DEPUIS SA DATE D'ACHAT NEUF)	ÉVALUATION DES DOMMAGES
Perte ou vol total	• Bateau de moins de 72 mois	Prix d'acquisition

L'indemnisation en dommage partiel répond aussi à la règle de l'indemnisation en valeur économique, vétusté déduite. Cela perturbe évidemment le consommateur qui est habitué avec son assurance automobile à une indemnisation complète des conséquences de son accident de la circulation…

Cependant des assureurs peuvent abonder dans leur contrat à avec une indemnisation sans application de vétusté : dans la pratique, compte tenu de la fréquence des sinistres enregistré (il est rare d'avoir une perte totale), il est utile de s'intéresser à cette extension de garantie.

April : indemnisation vétusté déduite.

Perte totale et vol total

L'assureur missionne un expert à ses frais.

Vous avez la possibilité de vous faire assister par un expert de votre choix. L'**assureur** vous remboursera les honoraires de cet expert en application de la garantie du paragraphe 4.3.4.

Dans tous les cas, une expertise judiciaire peut également être demandée par l'une des parties.

Allianz : sur extension payante.

Article 4.7 - Franchises et abattements
L'Article 4.7 des Dispositions Générales est abrogé et remplacé par le suivant :
Les indemnités seront réglées :
· Sans franchise dans les cas de perte totale de l'embarcation assurée, de délaissement, de vol total, ainsi que pour les dépenses d'assistance et de sauvetage.
· Sous déduction de la franchise prévue aux Dispositions Particulières, dans les cas de dommages et pertes atteignant l'embarcation assurée et couverts par la Garantie A, ou de vol partiel couvert par la Garantie B.
Dans les cas de dommages et pertes atteignant le ou les appareil(s) de propulsion, le montant de l'indemnité ne pourra excéder la valeur économique de celui-ci (ou de ceux-ci) au jour du sinistre.
En outre, et avant application de la franchise prévue ci-dessus, les dommages et pertes atteignant le moteur ne seront remboursés qu'aux neuf dixièmes (9/10°) de leur montant, sauf s'ils proviennent de l'échouement, de l'incendie, du heurt ou de la collision de l'embarcation assurée.
Sur les dépenses spéciales à la carène et au doublage, il est toujours opéré, à forfait, une réduction de moitié, ladite réduction étant indépendante de la franchise.
En cas de vol partiel, le montant de l'indemnité ne pourra excéder la valeur économique de la ou des choses assurées au jour du sinistre.

Le texte ne brille pas par sa facilité de lecture, mais en venant en remplacer un autre dans les conditions générales qui prévoit explicitement la vétusté, cette clause abroge implicitement l'application de la vétusté pour toutes embarcations, quel que soit leur âge, et en cas de dommage partiel.

Axa :

- **Pour les bateaux et les jet-skis :**
  - en cas de perte totale, d'après le montant de la valeur économique du bateau au jour du sinistre, déduction faite éventuellement de la valeur de l'épave,
  - en cas de dommage, d'après le coût des réparations ou du remplacement des éléments détériorés ou perdus, vétusté déduite au jour du sinistre,
  - en cas de vol, d'après la valeur économique du bateau au jour du sinistre.

Dérogation pour les bateaux achetés neufs depuis moins de deux ans au jour de la souscription du contrat (non applicable aux jets-skis) : si, au jour du sinistre, le bateau a moins de cinq ans, l'assurance est accordée en valeur à neuf dans la limite de la valeur d'assurance fixée aux conditions particulières. La date prise en considération pour déterminer l'âge de l'unité est celle de la première immatriculation ou, en son absence, celle de la facture d'achat. Il vous appartiendra de la justifier.

De manière générale, le règlement en dommage partiel se fera vétusté déduite, sauf à la double condition que le bateau ait moins de 5 ans à la date du sinistre et qu'il ait été assuré auprès d'Axa dans les 2 premières années de mise en service.

Matmut : extension payante, et conditionnée à l'âge du bateau à la date du sinistre.

Vol partiel, tentative de vol ou dommage partiel	• Bateau de **moins** de 72 mois • Espars ♭, gréements dormants ♭, accastillage ♭ de **moins** de 72 mois • Moteurs de **moins** de 36 mois	Coût de remise en état ou de remplacement à concurrence du prix d'acquisition ♭ du bien concerné

Generali : indemnisation vétusté déduite.

3. En cas de réparations et remplacements :

- Vous êtes tenu de faire procéder, dans les plus brefs délais, aux remplacements et réparations mettant en cause la sécurité ou la navigabilité du bateau ; si pour quelque cause que ce soit, sauf dans le cas de force majeure, ils ne sont pas entrepris au plus tard trois mois après la date à laquelle s'est produit le sinistre*, le montant à notre charge ne pourra excéder celui que nous aurions payé si les remplacements et réparations avaient été entrepris dans ledit délai.
  Nous avons le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication.
  Les indemnités seront réglées sous déduction de la franchise* prévue aux Dispositions Particulières.
  Dans le cas du remplacement ou de la réparation d'une certaine partie du bateau assuré* telle que coque, mât, voile, moteur, annexe*, le règlement de l'indemnité sera fait dans la limite de la valeur économique de celle-ci au jour du sinistre*.

Le texte reste toutefois ambiguë quant aux parties du navire non citées dans le texte, mais le « *telle que* » laisse envisager que la liste n'est pas exhaustive.

6. Quelques spécificités.

- La copropriété.

La copropriété est une donnée qu'il est préférable de prendre en compte dès la souscription du contrat et si le propriétaire d'origine cède partiellement son bateau, il doit en faire la déclaration auprès de son assureur.

En responsabilité civile, il est intéressant de connaitre qui sont les propriétaires afin d'identifier un nom lors d'un recours présenté par un adversaire.

En assurance de dommages, le règlement de l'indemnité doit intéresser les copropriétaires.

Bien évidemment, que ce soit pour la gestion d'un sinistre ou pour le règlement des primes, les copropriétaires doivent désigner de lui qui administrera le bateau pour le compte de la collectivité.

Cela invite les copropriétaires (hors couples mariés ou fratries) de rédiger un contrat de copropriété maritime (pour les bateaux francisés).

- Le vice caché.

L'article 1641 du Code Civil consacre la notion de vice-caché :

Article 1641

- Créé par Loi 1804-03-06 promulguée le 16 mars 1804

Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus.

Le vice-caché n'est, à proprement parlé, pas indemnisable au titre d'une police d'assurance. Cependant, s'agissant d'un cas de litige sur lequel je suis régulièrement interpellé, il m'apparait utile d'apporter quelques précisions.

La jurisprudence fait la distinction entre :

- d'une part la non-conformité aux spécifications contractuelles, qui n'est qu'un manquement à l'obligation de délivrance de la chose selon un contrat conclu (par exemple, un voilier d'occasion qui est complet à la visite d'achat est livré sans son mat à la vente…) ;
- et d'autre part, le vice-caché qui rend le bien acquis impropre à son utilisation (par exemple,

Elle tient aussi le professionnel en présomption de responsabilité du vice-caché : il lui appartient dès lors de démontrer que le vice-caché n'en est pas un. Mais si le vice est confirmé, il ne peut se défausser vers le constructeur, ni vers un vendeur précédent : il devra personnellement et directement y répondre devant l'acquéreur.

Le Tribunal compétent pourra aussi retenir qu'un acquéreur non-professionnel, mais qui se révélerait suffisamment averti, ne serait pas être fondé à exercer une action en vice-caché.

Les actions en vice-caché doivent être réalisées à bref délai de temps mais aussi d'usage : l'acquéreur qui en six mois a réalisé 300 heures de navigation avec son Cap Camarat 7.5, et qui au terme du septième entame une action en vice-caché contre le vendeur, ne sera pas pris au sérieux !

Le vice-caché et la complexité de la mise en œuvre de l'action font comprendre tout l'intérêt de souscrire une garantie ou une option de protection juridique générale : outre les frais d'avocat, les honoraires d'expert judicaire sont excessivement onéreux, et le coût global de la procédure peut allégrement dépasser celui de l'acquisition du bateau…

- La location du bateau.

La location de bateau à un tiers est très clairement appréciée comme une aggravation de risque par les assureurs.

Elle sera soit totalement exclue du contrat, soit acceptée, avec une clause spécifique et une surprime, selon la politique de souscription de l'assureur.

Les intermédiaires en location (site de location entre particuliers par exemple) proposent une garantie (normalement) appropriée au particulier-loueur.

Vincent Cattoen – 27 février 2019