

Les sinistres sur les mâts

LES AUTEURS



Jean-Philippe Assoan, Mathilde Docquier et Frédéric Deneffe

Les avaries mâts sur les unités de plaisance sont complexes, le mât étant soumis à des contraintes fortes que les experts doivent être en mesure d'appréhender.

Le Cesam (Comité des assureurs maritimes et transports) a réuni, le 3 décembre 2019 à Paris, 89 participants, experts, assureurs et courtiers spécialisés dans le domaine de la plaisance à l'occasion de la journée de formation destinée aux experts EEA plaisance recommandés par le Cesam lui-même, en collaboration avec CNPP.

Cette journée, qui permet aux experts EEA Plaisance de répondre à l'obligation de formation continue permettant de renouveler leur certification tous les 6 ans, avait pour but, grâce à l'intervention de professionnels spécialisés, de rappeler aux experts la complexité des avaries mâts sur les unités de plaisance et de leur permettre de mieux en comprendre les causes potentielles.

UN PEU D'ÉCONOMIE

La France est le premier pays constructeur d'unités de plaisance en Europe et le deuxième sur le plan mondial. C'est donc une activité en perpétuelle croissance avec une augmentation accrue des immatriculations de bateaux d'environ 12 000 unités par an. Deux régions regroupent l'essentiel des demandes d'immatriculation des bateaux : la région Paca et la Bretagne.

Le marché de la vente de bateaux connaît une tendance plus stable, cependant la vente en occasion de bateaux à voile reste très dynamique avec une progression nette de 3,5 % sur l'année 2018/2019.

EXPERTISE AVANT ACHAT

Pour tout nouvel acquéreur, il est d'usage de solliciter l'avis d'un expert avant achat. L'enjeu majeur, ici, est de déterminer d'éventuels défauts de fabrication ou de maintenance et ainsi d'obtenir, de la part de l'expert, une analyse sur la valeur de l'unité proposée à la vente.

En outre, les compagnies d'assurance qui proposent une offre plaisance, exigent dans l'immense

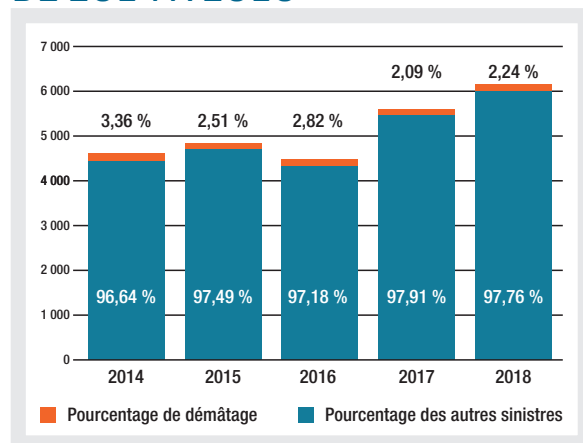
majorité des cas, en amont de la souscription de nouvelles affaires, une expertise des bateaux qui ont une ancienneté de plus de 20 ans.

LES DOMMAGES

Dans le paysage de la plaisance en France, le bateau à moteur et le bateau à voile présentent, bien entendu, des caractéristiques de construction très différentes. Les bateaux à moteur ont une tendance plus accidentogène que les voiliers. Mais ces derniers restent néanmoins soumis aux événements de mer, pouvant engendrer des dommages aux composants du bateau tels que la coque et le mât. Le Sloop demeure parmi les voiliers les plus répandus sur le marché national. Il a la particularité d'avoir un gréement à une seule voile d'avant et une grande voile.

Le mât constitue l'élément propulsif principal des voiliers, il peut donc être soumis à des contraintes fortes que les experts doivent, soit dans le cadre d'une analyse préachat - pré-assurance, soit après un sinistre, être en mesure d'appréhender.

LES SINISTRES LIÉS AUX MÂTS DE 2014 À 2018



Source: Cesam

Jean-Philippe Assoan est chargé d'études et gestion de sinistres au Cesam (Comité des assureurs maritimes et transports).
Mathilde Docquier est responsable du service Événements Majeurs du Cesam.
Frédéric Deneffe est directeur des relations extérieures du Cesam.



Dejatu016Flickr/Cc



La France compte 13 millions de plaisanciers et les immatriculations de bateaux de plaisance augmentent chaque année d'environ 12 000 unités.

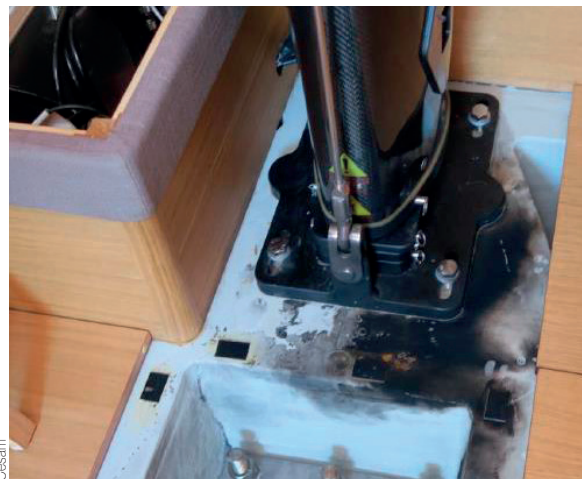
Dans la globalité des sinistres analysés sur une fourchette de cinq années, on observe que le pourcentage des sinistres liés aux mâts avoisine les 3 % (voir schéma). Ce pourcentage est faible mais il masque la complexité des causes de sinistres liés au mât souvent en corrélation avec un mauvais entretien ou une navigation inadaptée.

Il était donc important de rappeler l'hétérogénéité des matériaux de constructions de ces mâts. La grande majorité est conçue en aluminium avec un accastillage en inox, et selon des profils standards. On peut également retrouver des mâts conçus en carbone. Cette structure permet de diminuer les poids dans les hauts, d'augmenter la stabilité et, de ce fait, la raideur à la toile du voilier. Enfin, rappelons que de nombreux navires sont encore équipés de mâts en bois. Or, la structure de conception du mât influence bien entendu les dommages qu'il peut subir.

■ Les dommages par casse

Ils touchent particulièrement le mât fabriqué en bois. Dans ce cas de figure, il est essentiel de déterminer l'origine exacte du sinistre. La question qu'il convient de se poser est la suivante: sommes-nous

dans un cas de modification structurelle du bois, ou dans un cas de pourrissement du bois? Ce dernier point est d'autant plus important que certains contrats d'assurance plaisance prévoient des abattements pour vétusté, voire excluent les phénomènes naturels d'usure.



Cesam

Cesam



Foudre sur le mât.



Cesam



Fissures sur le mât.

■ Les dommages par fissure

Il peut arriver qu'en cours de navigation le mât du bateau se fissure. Cette fissure peut découler d'un talonnage, d'un choc en cours de navigation ou encore de la vétusté du gréement dormant dont fait partie le mât. Dès lors, à la suite d'un tel événement, l'analyse des conséquences de celui-ci doit systématiquement inclure une analyse du mât en plus des parties visiblement endommagées sur l'unité. Le cas échéant, en cas de doute justifié, il convient de procéder rapidement à une analyse approfondie, voire au démâtage pour refixation et ou réglage afin de prévenir un risque ultérieur de chute en cours de navigation.



Cesam



Casse de mât en bois.

■ Les dommages causés par la foudre

Le mât des voiliers constitue un point privilégié de capture de la foudre pouvant provoquer des voies d'eau et des incendies. Contrairement au mât fabriqué en bois, le mât en carbone est un conducteur aléatoire qui a une exposition plus accrue au risque de foudre. Néanmoins, il existe un dispositif de protection contre la foudre conforme à la norme CE ISO 10134. Ce dispositif n'est efficace que lorsque le navire est dans l'eau.

■ Autres causes

Les causes d'une avarie mât peuvent donc être multiples et connexes.

Il peut également s'agir d'une inadaptation du gréement dans son ensemble. En dépit d'une position qui semble statique, le gréement dormant, dont fait partie le mât, est sujet à de constantes sollicitations pouvant entraîner des dommages en cas de réglages inadaptés et une usure inhabituelle.

Rappelons que lors de la construction, une certaine géométrie doit être respectée entre les points du mât, les flèches et les liaisons avec la coque pour maintenir l'équilibre du bateau. De même, le propriétaire du navire qui effectue une mauvaise utilisation de la surface de voile, ou une mauvaise mise en sécurité des goupilles ou des clavettes, etc. peut logiquement causer des avaries mât.

Un mât, tout comme un moteur, doit être suivi et réglé conformément aux standards d'utilisation par des professionnels.

DÉMÂTAGE ACCIDENTEL

De plus, notons que tout dommage au mât, qu'il soit causé par la foudre, par fissure ou par la casse, ouvre la voie à un démâtage accidentel. Il est donc important pour l'expert nommé dans le cadre d'un événement, de fournir un constat approfondi de l'incident (origine du sinistre), en préconisant ou validant des solutions de réparation mais aussi de contrôle du mât.

A contrario, une expertise incomplète a pour conséquence d'entraîner des coûts de gestion qui peuvent être accrus pour l'assureur; et au-delà une impossibilité de préserver le recours pour ce dernier. Par ailleurs, il paraît essentiel de noter qu'au cours d'un démâtage, le risque d'accident corporel, même limité, n'est pas négligeable.

À titre d'exemple, on peut évoquer la rupture du mât intervenu à bord du catamaran de grande plaisance le 19 juin 2011 à l'ouvert du golfe de Saint-Florent en Haute-Corse (une victime), enquête menée conjointement avec l'État du pavillon (Duché de Luxembourg).

La complexité de l'origine de l'effondrement d'un mat peut conduire, surtout dans les cas de préjudices corporels, la mise en œuvre d'une expertise judiciaire qui associera toutes les parties impliquées au sinistre; en amont fabricants, vendeurs, réparateurs et en aval, acheteurs, loueurs; et le cas échéant les propriétaires successifs dans le cadre d'une procédure ou l'expert judiciaire s'appuiera sur tous les rapports d'expertise amiable disponible. Dans tous ces cas de figure l'expert EAA plaisance constituera un interlocuteur attendu et écouté.

LA RECHERCHE DES CAUSES D'UN SINISTRE

Pour aller au-delà des apparences, la recherche d'une cause en matière de dommage au mat peut conduire l'expert à demander l'intervention d'un spécialiste appelé sapiteur. Ce dernier aura pour rôle essentiel de déterminer des points techniques ou réaliser des calculs en fonction des caractéristiques du mat pour permettre une analyse plus fine des causes du sinistre. À titre d'exemple, lorsqu'un mat en carbone subit un dommage, l'expert pourra demander l'intervention d'un sapiteur afin d'établir un contrôle ultrasons.

LA PRÉVENTION

L'expert a également un rôle important à jouer en matière de prévention et ce de manière accrue vis-à-vis des plaisanciers qui ne sont pas des professionnels de la mer. Ainsi pour prévenir et anticiper tout incident, il est essentiel de surveiller de façon accrue le comportement du mat, de la voilure ainsi que tous les points d'ancrage et réglage de celui-ci de manière régulière et ce, même lorsque l'unité est à terre. Ce contrôle passe aussi par l'entretien du mat et du gréement en fonction des recommandations du constructeur de l'unité. Il devra être réalisé par un professionnel dont la compétence et le savoir-faire en matière d'entretien de navire sont reconnus. Le contrôle technique effectué par l'entreprise inclut à la fois un contrôle visuel de tous les éléments (oxydation, fonctionnalité) mais aussi une remise en état ou le changement de pièces défectueuses

L'expert devra donc réclamer au plaisancier, les factures d'entretien de son unité et rappeler à ce dernier qu'il convient de conserver une attitude raisonnée et prudente en cours de navigation en adaptant le réglage des voiles non seulement en fonction des conditions météo mais aussi en conformité avec les capacités de gréements, etc. qui participent et subissent les efforts liés à la propulsion vélique. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

- 1) « Le mat en judiciaire » par Me Guillaume Brajeux, avocat à la cour et partner at HFW : <https://www.cesam.org/fr/conference/20191203/presentations/2-GBRAJEUJ.pdf>
- 2) « Gestion de sinistres en rapport avec le mat » par Marion Amouret-Gouezin, responsable du pôle sinistres Fluvial & Plaisance/Helvetia : <https://www.cesam.org/fr/conference/20191203/presentations/4-MAMOURET-HELVETIA.pdf>
- 3) « Le mat : dimensionnement, fonctionnement, maintenance & réparation » par Joel Guerinet – Manager/ Sparcraft : <https://www.cesam.org/fr/conference/20191203/presentations/5-6-JGUERINET-SPARCRAFT.pdf>
- 4) « Le cadre général de l'intervention de l'expert et sa responsabilité » par Aurelia Cadain Partner at Kennedys Law : <https://www.cesam.org/fr/conference/20191203/presentations/7-ACADAIN-KENNEDYS.pdf>