

Bandol, le : 09 mai 2026
Experts : 
E-mail Expert : 
N/Réf. : 
V/Réf. : 
Assuré : 
Tiers : 

MAIF
Sinistres Internationaux

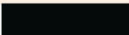
E-mail : 

À l'attention de 

Rapport d'Expertise Avarie

-

Navire de Plaisance

Compagnie : MAIF
Numéro de police : 

Requérant : MAIF Sinistres Internationaux
Références dossier : 
Date de la requête : 08/04/2026

Assuré : 
Navire : NAUSICAA
Immatriculation : NC

Sinistre
Date : 08/01/2026
Lieu : Au port de l'île de Cephalonia (Grèce)
Type : Rupture de gréement

Expertise Sur pièces
Date de l'expertise : 
Lieu : 

Table des matières interactive

- [Le Navire Assuré](#)
- [Le Sinistre – Les Tiers](#)
- [Les Enjeux Financiers](#)
- [Responsabilités et Recours](#)

Renseignements sur le Navire Assuré

« NAUSICAA »

[Table](#)

Documents administratifs : Non présentés

Coque :

Type	: Voilier de croisière
Modèle	: NC
Constructeur	: NC
Matériaux	: Acier
Année de construction	: NC
Catégorie de conception	: Antérieur à 1998
Numéro CIN	: Antérieur à 1998
Longueur HT	: 11,34 m
Maître bau	: 3.90 m
Jauge brute	: NC

Moteur :

Type	: In-board
Modèle	: NC
Constructeur	: NC
Année de construction	: NC
Numéro de série	: NC
Puissance en CV	: NC
Heures à l'horamètre	: NC
Carburant	: Gazole

Propriétaire(s)

: [REDACTED]



Le Sinistre – Les Tiers

[Table](#)

Date : 08/01/2026
Lieu : Au port de l'île de Cephalonia (Grèce)

Déclarations de l'assuré : Déclaration du sociétaire (**annexe 1**) dont extraits ci-dessous :

Déclaration de sinistre du 8 janvier 2026

N'étant pas présent sur site lors de la survenue du sinistre je me réfère aux déclarations qui m'ont été faites successivement par monsieur [REDACTED] puis monsieur [REDACTED] par WhatsApp pour décrire le déroulement de l'incident.

Mon voilier Nausicaa était amarré à l'un des pontons de la marina d'Argostini sur l'île de Cephalonia en Grèce depuis fin septembre 2025.

Cette marina non équipée ((ni eau, ni électricité) n'offre que des amarrages à quai.

Monsieur [REDACTED] que j'avais chargé de divers entretiens mécaniques s'était proposé d'assurer la surveillance du bateau et de la vérification périodique de son amarrage.

Le voilier était retenu par une dizaine d'amarres fixées sur les bollards d'amarrage du quai.

Voici l'historique de l'échange que j'ai eu du 9 au 12 janvier avec monsieur [REDACTED]

Le 9 janvier 2026 à 16h30 monsieur [REDACTED] m'a adressé un message WhatsApp :

« Good evening, yesterday evening in the port the wind blowing was over 8 Beaufort and the result was that the ropes were cut from the boat and he left and went to the opposite dock. »

Suivaient deux vidéos permettant de voir que mon bateau avait alors heurté un voilier amarré sur ce quai. Et un autre message « it hit a small old sailboat »

Puis 4 photos de mon voilier et le message « Your boat pas damage not very serious as you can see in the photos. I was there until 4 in the morning to save it, I ran to put on a tire so it wouldn't get more serious damage. Now it is securely tied »

Suivait une vidéo montrant le nouvel amarrage et les dégâts causés à mon voilier.

A 16h42 j'ai adressé un message « Is there any damage to other boats? »

A 16h43 monsieur [REDACTED] m'a répondu « on an old sailboat Where did yours go. I am in contact with the owner. Do you want me to put you in touch with the owner? »

A 16h52 j'ai adressé le message « Please keep me informed of the follo-up actions I need to take regarding this incident »

Suite à quoi ont suivi plusieurs échanges par lesquels j'ai confirmé que le bateau était assuré avec copie de l'attestation MAIF et par lesquels monsieur [REDACTED] me mettait en contact avec monsieur [REDACTED] propriétaire du voilier tiers endommagé lors de l'incident.

[REDACTED]
 Le 30 janvier 2026

En fait le navire du sociétaire passe l'hiver le long d'un quai dans le port de Argostoli sur l'île de Cephalonia sans contrôle particulier si ce n'est un mécanicien local qui assurait une surveillance pour le compte du propriétaire.



Lors d'un coup de vent, le navire aurait rompu toutes ses amarres et a dérivé dans la darse et a écrasé le voilier du tiers beaucoup plus petit et fragile contre le quai où il était amarré.

Le navire « SANKARA » appartient à [REDACTED] demeurant officiellement [REDACTED] mais selon ses déclarations, vivant à bord du voilier. Voir lettre de pavillon en **annexe 2**.

Il s'agit d'un voilier de longueur 9.33 m construit en 1978 acquis en 2024 par [REDACTED] pour la somme de 13 600 € selon acte de vente en **annexe 3**. Ce document tronqué ne permet pas d'établir la propriété de ce navire à [REDACTED]

Ce navire ne semble pas être assuré en dommage.

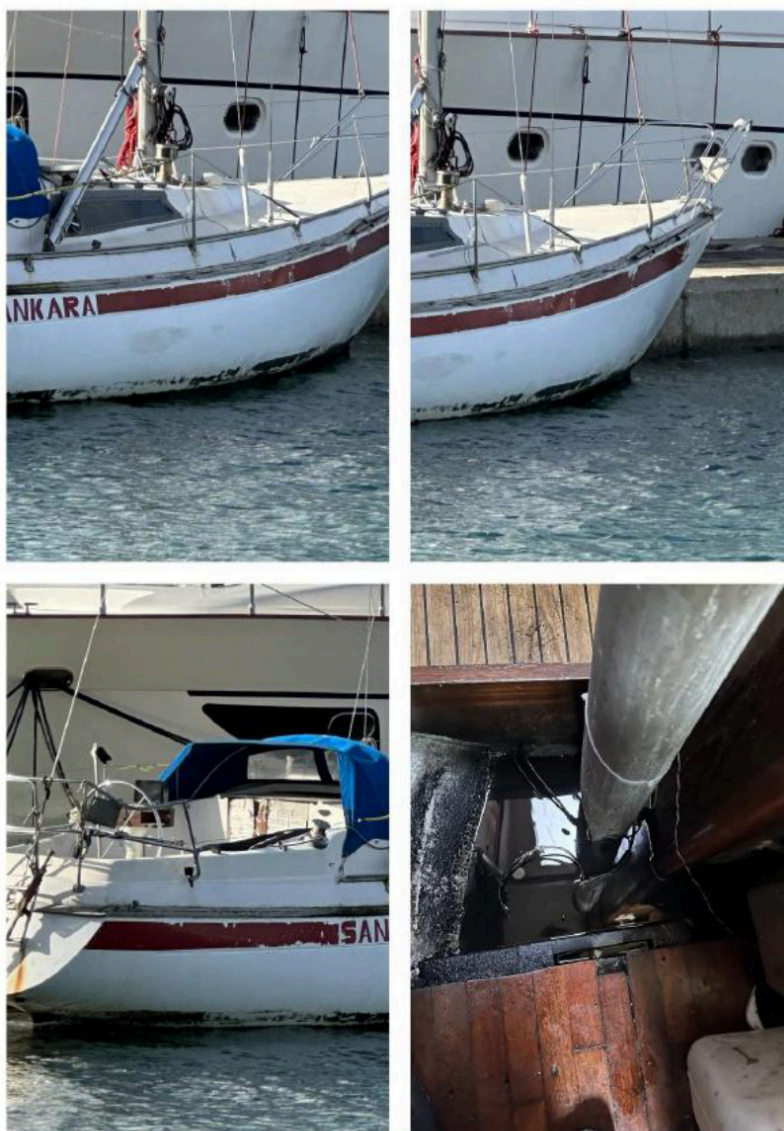
Opérations d'expertise :

A réception de votre mission, j'ai pris contact avec le tiers afin de faire un point de situation et notamment les circonstances du dommage et l'ampleur des dommages.

Constatations :

Le présent rapport est établi par l'étude des pièces transmises et donc sous réserves des constatations matérielles.

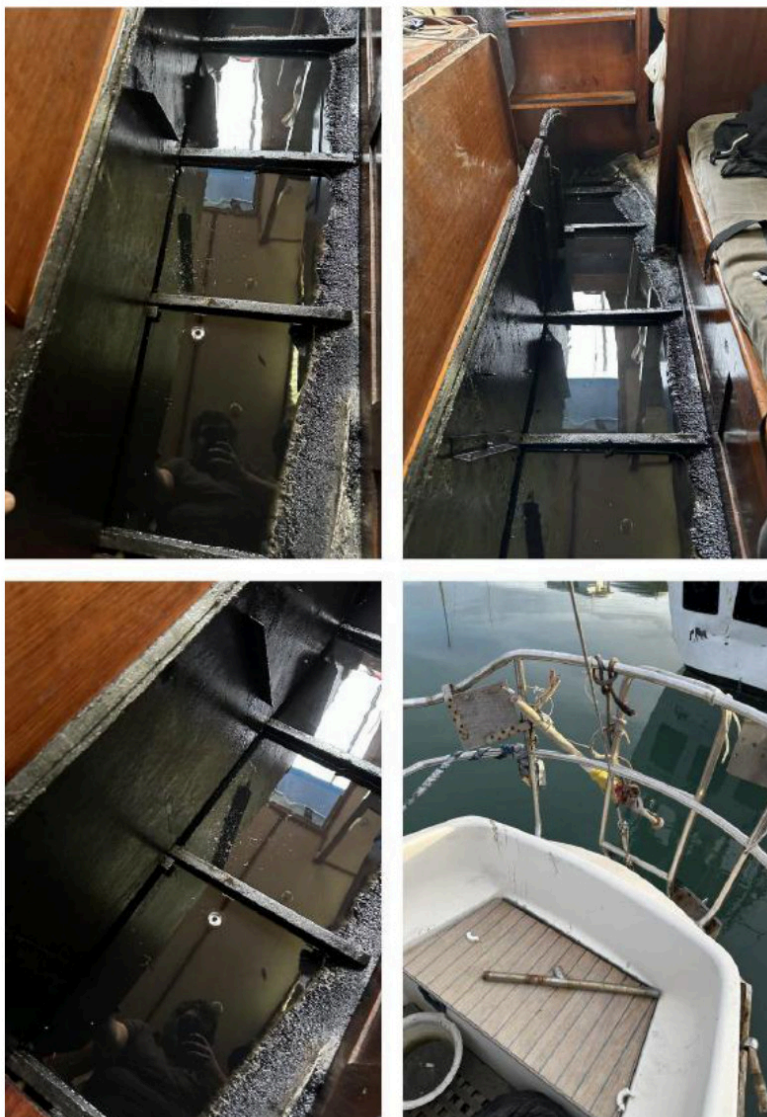
Les photographies transmises du « Sankara » montrent un voilier en piteux état hors dommages liés au sinistre.



Sa coque en fibres de verre est très usée et fragilisée à tel point que par exemple, ce ne sont pas les chandeliers qui se sont tordus mais la coque les supportant qui s'est arrachée.



La souplesse de la coque a permis à la structure de cloisonnement de se rompre.



Des entrées d'eau sont visibles dans les fonds du navire.

Les Enjeux Financiers

[Table](#)

La réclamation du tiers porte sur un devis d'un chantier local (**annexe 4**) qui est d'un montant global et forfaitaire de 23 000 €.

Il apparait clairement que ce navire n'est pas économiquement réparable.

La valeur figurant sur le document censé être un acte de vente qui ne comporte pas de nom de vendeur ni d'acheteur ni de détail sur le navire, est de 13 600 € sans justificatif particulier. Nous ne pouvons donc pas apporter de crédibilité à cette valeur.

Cette somme est totalement incohérente en regard des photographies du navire. En effets celles-ci montrent un navire en très mauvais état et de ce fait excessivement fragile et inapte à résister à la moindre contrainte extérieure.

À mon sens cette unité n'avait pas de valeur marchande avant sinistre si ce n'est pour pièces soit entre 1 000 et 2 000 €.

L'éventuel recours du tiers ne peut pas dépasser cette estimation.

Étude des Responsabilités Recours

[Table](#)

Analyse des responsabilités de l'affaire : Les dommages décrits sont cohérents avec l'écrasement contre le quai du Sankar par le Nausicaa notamment en raison de la différence de taille et de poids mais surtout de la fragilité du voilier allemand.

En matière d'abordage, l'abordé doit établir la faute de l'abordeur pour obtenir un recours sans quoi chaque partie prends en charge ses propres dommages.

À ce stade il n'est nullement démontré par [REDACTED] que le propriétaire du Nausicaa a commis une faute ce qui permet d'établir qu'il s'agit d'un abordage fortuit.

En complément, le Sankara était avant sinistre en état très vétuste et n'avait qu'une valeur infime.

Recours : À repousser

Notes sur suite à donner : Compte tenu de ce qui précède, je vous laisserai le soin d'apprécier la suite à donner à cette affaire.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition,

Bandol, le 09 mai 2026

L'expert : [REDACTED]
Certifié EEA Plaisance
Recommandé par le CESAM

Le présent rapport d'expertise est établi afin de renseigner le mandant pour la gestion du dossier sinistre en vue de son règlement aux termes des clauses et conditions des polices souscrites et ne saurait engager la responsabilité de l'expert autrement que dans le cadre précis de sa mission.