

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



**L'EXPERT EN MARCHANDISE TRANSPORTEE PAR
VOIES TERRESTRES**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit des affaires, spécialité Droit des
transports terrestres

par

Marie TAFFE

Sous la direction de M. le professeur Cyril Bloch.

Année universitaire 2013/2014

REMERCIEMENTS

Je souhaite adresser mes remerciements à Monsieur Bloch ainsi que toute l'équipe professorale du Master 2 Droit des affaires, spécialité Transports terrestres pour leurs enseignements.

Je souhaite remercier plus particulièrement Monsieur Deneffe pour m'avoir intéressé sur le domaine de l'expertise et m'avoir organisé à plusieurs reprises des rencontres avec des experts.

Je remercie Marjorie Vial pour sa disponibilité tout au long de l'année.

Enfin, je remercie mes parents et mes sœurs, qui ont su m'accompagner et me soutenir tout au long de la rédaction de ce Mémoire.

SOMMAIRE :

INTRODUCTION

PARTIE I : LE RÔLE D'UN EXPERT EN MARCHANDISE TRANSPORTEE PAR VOIES TERRESTRES

CHAPITRE 1 : Les différents experts intervenant pour des marchandises transportées par voies terrestres :Expert amiable et expert judiciaire

Section 1 : Caractères généraux: Définition claire et précise de la mission d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres

Section 2 : La distinction entre un expert amiable et un expert judiciaire, en marchandise transportée par voies terrestres

CHAPITRE 2 : Les principales obligations et le cadre juridique des experts amiables et judiciaires en marchandise transportée par voies terrestres:

Section 1 : Les obligations et les devoirs des experts

Section 2 : L'encadrement des experts en marchandise transportée par voies terrestres

Section 3 : La responsabilité de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres

PARTIE 2 : LES ENJEUX D'UNE EXPERTISE SUR DE LA MARCHANDISE TRANSPORTEE PAR VOIES TERRESTRES

CHAPITRE 1 : Les apports du respect des principes du contradictoire,de l'impartialité et de l'indépendance

Section 1 : Le principe du contradictoire

Section 2 : L'indépendance et impartialité de l'expert

CHAPITRE 2 : Les conséquences d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres

Section 1 : Les forces et les difficultés d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres

Section 2 : Les conséquences d'un rapport d'expertise en marchandise pour les parties prenantes

Section 3 : L'expertise de marchandise transportée par voies terrestres à l'international

CONCLUCLUSION : L'expertise de marchandise transportée par voies terrestres et son avenir

TABLE DES ABREVIATIONS

CA	Cour d'appel
Cass 1er, 2e, 3e civ	Première, deuxième, troisième chambre de la Cour de cassation
C.civ	Code civil
C.Com	Code de commerce
CEDH	Convention européenne des droits de l'homme
CESAM	Comité des études et des services des assurances et transport maritime
CGV	Condition générale de vente
CGI	Code général des Impôts
CMR	Convention
CNIDECA	Compagnie Nationale des Ingénieurs Diplômés Experts près les cours judiciaires et administratives d'appel.
CNPP	Centre national de prévention et de protection
CPC	Code de procédure civile
EEA	Expert Évaluateur et d'Assurance
EX	Exemple
FFSA	Fédération Française des Sociétés d'Assurances
FNCEJ	Fédération Nationale des Compagnies d'Experts Judiciaires
FUEDI	Fédération Européenne d'Unions professionnelles d'Experts en Dommage
NCPC	Nouveau code de procédure civile
TGI	Tribunal de grande instance
UCECAP	Union des compagnies d'experts près la Cour d'appel de Paris
UCECAAP Provence	Union des compagnies d'experts près la Cour d'appel d'Aix en

INTRODUCTION

Depuis des milliers d'années l'Homme utilise les transports terrestres.

Tout a commencé probablement 3500 ans avant notre ère avec l'invention de la roue.

« Les historiens ont montré depuis longtemps le rôle essentiel que les transports, tant de personnes que de marchandises, ont joué dans la multiplication des échanges et par là dans le développement économique, et plus largement dans celui de nos civilisations. »¹

Les chariots et les charrettes ont pendant longtemps été le seul moyen de transport terrestre de marchandise.

Jusqu'au jour où plusieurs inventions sont venues révolutionner ces transports :

en 1769, le premier véhicule a été construit par Joseph Cugnot.

en 1804, le Britannique Richard Trevithick a réalisé le premier train à vapeur.

en 1832, invention du Tramway

Les transports maritimes ont été créés bien avant les transports terrestres, le premier bateau date de -7000 av JC. L'évolution est allée de la pirogue, au bateau à voile, puis du bateau à vapeur, au navire à moteur.

Et enfin en ce qui concerne les transports aériens, c'est en 1890, que Clément Agnes Ader a permis aux hommes de « voler. »

« Ce triptyque air/mer/terre constitue une grande summa divisio, ils n'ont ni la même histoire, ni les mêmes enjeux économiques, ni les mêmes acteurs, ni les mêmes infrastructures, ni les mêmes règles juridiques. Ils ont peu de rapports entre eux. Mais, ils sont plus complémentaires que concurrents, ils se complètent.

La modalité est absolument fondamentale en droit des transports car chaque mode de transport obéit à un régime juridique impératif qui lui est propre (ex : propre délai de prescription) »²

Les transports terrestres regroupent trois transports : routier, ferroviaire et fluviale.

Ils ne peuvent pas franchir l'obstacle physique de la mer, mais ils sont fondamentaux pour les

¹ I.Bon Garcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 1re Edition 2010.

² Cours de M.Bloch, Master 2, Droit du transport routier

transports intercontinentaux.

Par exemple les marchandises qui arrivent au port vont devoir être transportées jusqu'aux entrepôts par camion.

Le seul transport qui fait du « porte à porte » est le transport routier.

Les transports aériens, maritimes et routiers sont donc très complémentaires.

D) L'évolution des transports :

Les transports maritimes, aériens et terrestres ont beaucoup évolué depuis le 18^eS.

Cette évolution porte autant sur les progrès techniques, l'organisation des transports, leurs moyens de protection et de sécurité, que sur les masses transportées...

Les transports ont influencé la création de nouveaux marchés concurrentiels, la mondialisation et l'internationalisation. Le monde est globalisé.

Selon les années, les productions de marchandises sont plus ou moins fortes, ce qui entraîne une variation des transports de marchandises.

Quel que soit le mode de transport terrestre, cela reste une activité qui comporte des risques importants comme la vitesse, les accidents, la conduite sous l'emprise d'alcool, le transport de matières dangereuses...

Il existe des risques internes aux voyageurs ou à la marchandise et des risques externes pour les tiers, l'environnement...

II) Les transports sont de plus en plus sécurisés autant sur le plan national qu'international.

« Le Centre d'Etude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a pour mission d'apporter son expertise et ses compétences pour améliorer la sécurité et réduire les risques des transports terrestres, fluviaux et maritimes.

Ainsi il participe à :

-Développer l'expertise pour améliorer le niveau de sécurité des systèmes de transports et des infrastructures et la prise en compte des enjeux de sûreté,

-Développer l'expertise dans le domaine de la sécurité des infrastructures face aux risques naturels et technologiques ainsi que dans celui de la sécurité routière,

-Développer l'expertise et l'assistance dans les matériels et les technologies nécessaires à la surveillance de la navigation, à la recherche et au sauvetage en mer, aux aides à la navigation et la lutte contre les pollutions marines »³

- Le contrôle de la sécurité routière est de plus en plus strict pour les transporteurs routiers.

Les deux causes les plus fréquentes d'accident d'un transporteur routier sont l'endormissement au volant et l'excès de vitesse.

De ce fait, depuis 1920, les transports routiers sont munis d'un chronotachygraphe pour contrôler le temps de conduite et de repos du transporteur.

Et depuis 1946, les premiers radars de contrôle routier ont été mis en place.

- Sécurité maritime et fluviale

« Le développement extrêmement important du trafic commande d'améliorer la sécurité de la navigation, en mettant en œuvre les engagements internationaux et d'appliquer les normes réglementaires produites par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) et l'Union Européenne.

Il convient aussi de prendre en compte la multiplicité des usages avec les projets liés aux énergies marines, aux éoliennes en mer ou encore au développement récent des cultures marines dans le respect des activités anciennes (pêche) et de la biodiversité.

La direction des transports maritimes, routiers et fluviaux souhaite recourir aux compétences du Cerema, plus précisément au sein de la direction technique Eau, mer et fleuves pour la doctrine de sécurité des bateaux et la mise en place des nouvelles commissions de surveillance. Il en résulte les axes essentiels :

- *le maintien d'un haut potentiel d'expertise sur les techniques de localisation et de transmission ouvert aux technologies émergentes (satellites, AIS, etc...)*
- *l'entretien d'une capacité de déploiement des projets outre-mer pour la sécurité de la navigation*
- *la consolidation d'une compétence sur la conception des navires de servitude apte à se déployer également en matière de doctrine de sécurité des bateaux de navigation intérieure. »⁴*

- La sécurité ferroviaire est majoritairement organisée par la Direction générale de la

³ Site du Cerema <http://www.cerema.fr/securite-maritime-et-fluviale-r116.html>

⁴ Site du Cerema <http://www.cerema.fr/securite-maritime-et-fluviale-r116.html>

Mer et des Transports.

De nos jours, il y a donc plus de sécurité des infrastructures, plus de prévention en sécurité routière, plus de formation de sécurité pour les transporteurs... mais ce n'est pas pour autant qu'il n'y a plus du tout de risque et d'accident.

III) Les risques et les accidents

➤ En transport routier :

Comme il a été dit précédemment, les principales causes des accidents sont la fatigue, l'excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool.

Cela peut engendrer de graves accidents, entraînant des morts et de gros dommages aux marchandises.

➤ En transport fluvial et maritime :

Les progrès météorologiques ont permis la prévention des événements majeurs fluviaux maritimes et donc d'éviter de partir le jour d'une tempête. Mais cela n'a pas fait disparaître les naufrages, abordages, avaries communes...

➤ En transport ferroviaire :

Un accident ferroviaire est un accident lié à la circulation sur un chemin de fer, dû à un déraillement ou à une collision.

Eux aussi sont encore d'actualité.

Récemment, le 17 juillet 2014, un TER a percuté l'arrière d'un TGV reliant Tarbes à Paris. Les causes de l'accident ne sont pas encore déterminées, mais il a causé beaucoup de dommages.

A l'heure actuelle, malgré les préventions et tentatives de sécurisation des transports, nous pouvons dire que les marchandises et les hommes courent toujours le risque d'être endommagé, détérioré, ou volé lors d'un transport.

C'est donc pour cela que les experts transports ont aujourd'hui encore un rôle important.

IV) L'histoire de l'expert :

« L'étymologie du mot « expert » rappelle que la compétence de ce dernier se fonde avant tout sur un savoir-faire, acquis à force d'expérience : l'expertus latin, tiré du verbe experiri,

est celui « qui a fait ses preuves, qui a de l'expérience, qui est habile .

A l'époque tardo-impériale, les peritiae (c'est-à-dire les connaissances, les compétences) peuvent qualifier tout à la fois « la connaissance du droit, celle du passé et des lettres, l'éloquence, ou encore la science militaire »

De la reconnaissance sociale des connaissances scientifiques ou techniques des experts (des periti) est née la notion d'expertise, entendue comme le recours à une analyse compétente dans des situations contentieuses ou incertaines.

L'expertise naît d'abord dans le domaine juridique, pour caractériser plus généralement, à partir de la moitié du XIX siècle, toute forme de compétence technique ou scientifique mise au service d'une juridiction, d'une administration publique ou bien des « profanes » qui en font la demande. Il s'agit, en somme, d'une « procédure par laquelle on confie à un ou plusieurs experts le soin de donner un avis sur les éléments d'un différend, quand ceux-ci présentent des aspects techniques ». Cela suppose, dès lors, la médiation d'un groupe d'experts labellisé comme tel – socialement et/ou institutionnellement, choisi pour mener à bien une procédure éprouvée (technique ou scientifique). »⁵

Un expert est une personne physique ou morale appelée pour un litige. Celui-ci viendra faire des constats, pour ensuite rédiger dans son rapport, les causes, origines, circonstances et l'étendue des dommages.

L'expert peut également intervenir pour une mission de prévention de risques.

Il existe deux catégories d'experts :

–L'expert amiable dit extra-judiciaire: nommé par une ou plusieurs parties

–L'expert judiciaire : nommé par le juge.

Ces deux experts ont le même objectif même s'ils ont deux statuts différents.

Ils obtiennent la capacité d'expert par leurs connaissances et leurs expériences.

L'expert doit respecter les principes du contradictoire, d'indépendance et d'impartialité.

L'honnêteté et la neutralité de l'expert sont reconnues et tel en est leurs atouts.

Une multitude de domaines font appel à des experts : le médical, le pénal, la construction, l'immobilier, assurance, les transports...

⁵ Expertise et compétences, Séminaire de l'École doctorale coordonné par Guillaume Calafat, http://www.academia.edu/1490832/Expertise_et_compences._Procedures_contextes_et_situation_de_legitimation.

La fonction d'expert amiable et judiciaire est très unanime, donc il faut d'abord analyser cette activité sous un regard général pour ensuite comprendre la spécialité de celle-ci.

Il existe en effet des règles générales, prévues par exemple par le code de procédure civile et des règles plus spécifiques, prévues par le code de commerce, le code des assurances...

L'expertise dans le monde des transports terrestres prend une grande place, c'est donc pour cela que j'ai décidé d'aborder ce sujet dans mon mémoire.

VI) La place de l'expertise dans le monde d'aujourd'hui.

En 2014, les entreprises de transports essaient de s'adapter à la structure économique française.

On peut voir dans le graphique ci dessous une baisse des transports terrestres de marchandise de 2009 à 2014.



Il y a moins de transports donc il y a moins de sinistres.

Par conséquent, il y a une diminution des interventions des experts transports terrestres.

Dans les transports terrestres, il y a deux sortes d'experts : les experts propres aux moyens de transports (ex : les experts en plaisance fluviale), et les experts propres aux marchandises.

Mon mémoire portera plus spécifiquement sur les expertises des marchandises transportées par voies terrestres.

En effet, je vais faire une étude sur **les experts en marchandise transportée par voies terrestres.**

Au début de l'année, en réfléchissant à mon sujet de mémoire, je me suis intéressée au milieu

de « l'expertise », car ce domaine, m'a paru le plus familier avec mon passé de stagiaire. En effet, l'an dernier durant un stage chez un courtier d'assurance, j'ai eu la chance d'assister à une expertise transport.

Puis, mon arrivée au CESAM en octobre, pour mon alternance, m'a conforté dans mon choix. Le CESAM étant un réseau d'expert mondial, j'ai eu la chance de découvrir pendant l'année le métier d'expert à travers les différents rapports d'expertises que j'ai pu étudier, et surtout grâce aux rencontres que j'ai eu avec les experts.

J'ai donc voulu aboutir mon master 2 et mon stage avec ce sujet.

Ce qui m'a plu dans l'expertise c'est la recherche de la vérité, l'enquête sur les causes du dommage, la prévention des risques.

Il est très important de préciser que la fonction d'expert amiable et judiciaire est très générale. Donc pour rédiger mon mémoire, j'ai dû étudier l'expert dans un contexte général pour ensuite comprendre son importance dans la chaîne des transports terrestres.

Je présenterai pour cela, le rôle de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres dans un premier temps, puis les enjeux d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres dans un second temps.

PARTIE I :

LE RÔLE D'UN EXPERT EN MARCHANDISE TRANSPORTÉE PAR VOIES TERRESTRES:

Quel est le but des experts amiables et judiciaires en marchandise transportée par voies terrestres ?

Quelles sont leurs types d'interventions et leurs missions ?

Quelles sont leurs obligations et le cadre juridique qui les encadrent ?

CHAPITRE 1 : Les différents experts intervenant pour des marchandises transportées par voies terrestres : Expert amiable et expert judiciaire

En transport terrestres et dans tous les autres secteurs aussi d'ailleurs, il existe deux sortes d'experts : les experts amiables et les experts judiciaires.

Ces derniers connaissent plusieurs similitudes et plusieurs divergences. Mais une chose est sûre, ils ont le même rôle : la prévention de risques ou la constatation de dommages.

Section 1 : Caractères généraux: Définition claire et précise de la mission d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres

Un expert est un « *technicien reconnu pour ses compétences spécifiques dans une discipline particulière, requis par une personne ou par un juge, afin de procéder à des constatations ou à des investigations et de donner son avis de spécialiste sur les questions qui lui sont posées, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée (d'où l'importance de définir avec soin le contenu de celle-ci).*

On peut ainsi demander à un expert de procéder à l'estimation préalable d'un bien à assurer, à la vérification d'un risque, ou, en cas de sinistre, à la détermination de ses causes et circonstances et à la l'évaluation du montant des dommages. »⁶

D) L'intervention de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres

Un expert transport peut être une personne physique ou une personne morale. En France il existe des experts libéraux et des entreprises d'experts de toute taille.

Il est important de noter qu'un expert agit pour le compte d'autrui.

En effet, il peut être nommé par la ou les parties intéressées au contrat de transport : expéditeur, destinataire, transporteur, assureur, assuré, l'ayant droit à la marchandise, des juges....

Un expert en marchandise intervient essentiellement pour :

- Constater les dommages et en déterminer l'origine, la cause, l'étendue et l'importance.
- Donner tous les éléments nécessaires aux parties concernées, ou au juge, afin de leur permettre de rechercher les responsabilités ayant entraîné le dommage ou la perte.
- Prévenir les risques afin d'éviter les dommages

6 J.Landel, Lexique des termes d'assurance, Edition L'argus de l'assurance, 6eme Edition, 2010

Dans ces interventions, on attend d'un expert qu'il soit neutre et indépendant, c'est-à-dire qu'il donne et apporte des informations qu'il a constatées sans en apporter le jugement de valeur.

A quel moment exactement l'expert en marchandise doit-il intervenir ?

Le transporteur terrestre selon les articles 1784 du Code civil, 103 et 104 du code de commerce, a une obligation de résultat sur son transport, et il est présumé responsable de plein droit en cas de perte, retard et avarie de la marchandise.

Cette obligation de résultat est en fait une obligation d'acheminer la marchandise d'un lieu à un autre en bon état et à la date prévue.

En pratique, le transporteur est garant de la marchandise depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison. Il est responsable de toutes les avaries, pertes qui se réalisent de la prise en charge à la livraison, d'où la nécessité de bien délimiter la prise en charge et la livraison.

Attention, « *l'opération de déchargement ne se confond pas avec la notion de livraison* »⁷

La livraison étant « *la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte* »⁸

Le transporteur pourra s'exonérer de responsabilité en apportant la preuve « *d'une force majeure (pour la CMR : « circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier), de vice propre de la marchandise, faute commise par l'expéditeur ou, éventuellement le destinataire.* »⁹

En transport routier, la livraison ne peut être considérée que lorsque le destinataire a pu vérifier la marchandise et donc il ne peut y avoir acceptation que lorsque la marchandise est sortie du camion.

En revanche en matière ferroviaire, les conditions générales de la SNCF (art 9.6 CGV) prévoient que la livraison « est effectuée dès la mise en place des wagons au point de livraison. »

En matière fluviale, une disposition est prévue par les contrats types qui prévoient que le contrat prend fin (donc la livraison) dès la fin des opérations de déchargement.

Une fois que la marchandise est arrivée à destination, le destinataire va devoir la contrôler.

Il a le temps qu'il veut s'il reste de « bonne foi » (art 1134 C.Civ).

Le droit français à la différence du droit international (CMR) ne fait pas de distinction entre

⁷ CA Pau, 2^e ch. 1, 8 oct. 2013, no 12/02318, Axa CS et a. C/ Autaa Levage et a.

⁸ CA Paris, pôle 5, ch. 5, 20 juin 2013, no 11/04258, Zurich et a. C/ Ebrex France

⁹ R. Rodière, Droit des transports terrestres et aériens, 2^e éd, Sirey 1977, n° 527

les dommages apparents et non apparents.

Dans l'hypothèse où le destinataire constate des dégâts à sa marchandise, il va se demander au moment de la livraison :

Quels sont l'origine et la cause des dommages ?

C'est donc à ce moment-là qu'une expertise devient utile.

Dans l'hypothèse où le destinataire soupçonne la responsabilité du transporteur c'est à lui de prouver qu'il y a une avarie, ou une perte, et que celles-ci trouvent leurs origines durant la période du transport.

La preuve se fait par tous moyens dans le domaine des transports, puisqu'il repose sur le droit commercial : « photos »¹⁰, écrits, « témoignages »¹¹, expertise amiable ou judiciaire...

La livraison met fin au contrat de transport et à la présomption de responsabilité du transporteur prévue par l'art L 133-1 du Code de commerce.

A) Les deux principales missions des experts en marchandise transportée par voies terrestres :

Un expert en marchandise est une personne qui intervient avant ou après un litige pour faire des constatations et de la prévention.

Cet expert a deux principales missions:

1) La constatation :

Un expert en marchandise transportée par voies terrestres intervient pour faire la constatation des pertes et/ ou des avaries de la marchandise au milieu ou à la fin du transport.

Pour ce faire, il va dans un premier temps présenter et examiner soigneusement l'état des marchandises.

Il va ensuite détailler et vérifier l'état des emballages et le conditionnement, puis constater s'ils ont été réalisés dans les règles de l'art.

L'expert va résumer les conditions générales du transport ainsi que celle relatives au chargement, déchargement, à l'arrimage, au calage et à la manutention.

Dans sa constatation, le but principal du professionnel est de rechercher les causes et les

¹⁰ CA Paris, 5^e ch. ; 22 déc 1981

¹¹ CA Aix-en-provence, 2^e ch. ,23 janv. 1986, no 84/302 , Le languedoc c/ Bourrely

origines du dommage, et de donner une appréciation ou un avis motivé sur celles-ci.

Il définira avec précision la nature, l'importance des avaries et le poids des marchandises endommagées.

Durant une expertise, il doit recueillir le maximum de documents utiles pour son rapport d'expertise: titre de transport, documents de douane, lettre de réserve, photocopie des factures, bon de livraison...

Mais qu'est-ce que l'expert en marchandise transportée par voies terrestres va-t-il constater ?

a) La constatation selon le droit commun :

Dans un premier temps, l'expert va constater les pertes partielles et avaries :

Celles-ci supposent que la marchandise ait été endommagée au cours du transport. Cela présume donc qu'à la livraison, la marchandise n'ait pas été livrée dans l'état prévu par le contrat de transport.

Puis il va constater, les pertes totales :

la perte totale suppose que la marchandise n'ait pas été livrée et que le transporteur ne puisse indiquer où se trouve la marchandise. En outre, elle suppose selon l'article 20 du Contrat type général que « rien n'ait été livré dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, à défaut, du délai nécessaire à la réalisation du transport dans les conditions prévues à l'art 22.1. L'ayant droit peut, au plus tard en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander par écrit à être avisé immédiatement, si la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande. »

Et enfin, il constatera les préjudices du retard :

Il y a retard lorsque le transporteur n'arrive pas au lieu de livraison à l'heure ou à la date convenue. C'est au demandeur à fournir la preuve du retard et surtout de prouver le préjudice commercial et l'inexécution causé par ce retard.

Comment une constatation de dommage peut-elle être faite ?

b) La mise en œuvre de la constatation de dommages :

- Réserves acceptées au moment de la livraison :

Le transporteur est présumé responsable de la marchandise, de la prise en charge de celle-ci jusqu'à sa livraison.

Celui qui conteste la conformité de la marchandise à la livraison devra émettre une réserve écrite ou oral. Elle prouvera que « la cause du dommage est bien intervenue pendant la période d'exécution de l'obligation de déplacement » et non après. La force probatoire d'une réserve « déclenche le mécanisme de présomption de responsabilité à l'encontre du transporteur ». ¹²

Le destinataire n'est pas le seul à pouvoir prendre des réserves, en effet dans un transport multimodal, le premier transporteur ou un transporteur intermédiaire peut également en émettre une pour l'état de la marchandise ou sur son emballage.

Il existe des conditions pour que les réserves jouent :

- être précises, significatives et complètes.
- émises au moment même de la livraison.
- être acceptées par le transporteur de manière expresse (contresignature par le chauffeur) ou de manière tacite (la cour de cassation admet depuis 1987 que l'absence de réaction du chauffeur aux réserves émises par la destinataire constitue une acceptation tacite du transporteur). Le transporteur doit donc formuler qu'il n'accepte pas ces réserves pour que celles-ci ne soient pas considérées comme acceptées de sa part.

Des réserves émises à la livraison et qui ne sont pas contestées par le transporteur, permettent d'être dispensées de faire des protestations motivées ou de demander une expertise.

Lorsqu'il n'y a pas de réserves (ou réserves imprécises) au moment même de la livraison, on applique la présomption de livraison conforme à l'égard du destinataire.

La marchandise est donc présumée avoir été livrée dans l'état et la conformité indiquée sur le document de transport.

Mais, il est important de noter qu'en l'absence de réserve au moment de la livraison, le destinataire, s'il se rend compte plus tard des dommages de la marchandise, aura toujours la possibilité de faire constater les avaries par d'autre moyens.

A la suite des réserves si elles ne sont pas acceptées par le transporteur, le « *droit français*

¹² I.Bon-garcin, M.Bernadet,Y.Reinhard, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 1e Edition, 2010.

impose l'accomplissement d'une formalité supplémentaire prescrite par l'article L.133-3 C.com, qui conditionne la recevabilité de l'action ultérieure contre le voiturier pour avarie ou perte partielle. »¹³

Ou bien, le recours à une expertise amiable ou une expertise judiciaire prévue par l'art L133-4 du Code de commerce, pourra faire observer les dommages et faire tomber la présomption de livraison conforme.

Une réserve est un moyen de preuve unilatérale alors que l'expertise est un moyen contradictoire. Donc selon les cas et les enjeux des dommages, après les réserves émises, il vaut mieux faire appel à un expert.

De plus, une réserve est une simple constatation, donc elle est parfois insuffisante. Cela motive les parties à nommer des experts.

Seul celui-ci pourra chiffrer les dommages.

- La protestation motivée dans les 3 jours suivant la livraison :

Art L133-3 Code de Commerce« La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée ».

Si dans le délai ci-dessus prévu il est formé une demande d'expertise en application de l'article L. 133-4, cette demande vaut protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit au premier alinéa.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.

La protestation motivée est donc un « acte extrajudiciaire ou une lettre recommandée » adressé au transporteur portant des protestations motivées. Donc une simple lettre n'est pas suffisante pour avoir la valeur de protestation motivée.

Le délai prévu de 3 jours est impératif, toute clause contraire est nulle.

L'art L133-3 est bien clair sur la fonction procédurale d'une protestation motivée : elle permet d'échapper à la forclusion.

¹³ I.Bon-garcin, M.Bernadet,Y.Reinhard, *Droit des transports*, Précis Dallo, 1e Edition,2010

Cette fonction ne lui permet donc pas « de faire échec à la présomption de livraison conforme, on peut donc agir contre le transporteur mais il faudra alors prouver la perte ou l'avarie produite pendant le transport et non pas dans les 3 jours ayant suivi le transport. En général, on prouve cela par des témoignages, des indices graves précis et concordant mais en pratique le plus souvent c'est par l'expertise que l'on prouve cela. Plus on fait appel à un expert après la livraison et mieux c'est. »¹⁴

- La demande de l'expertise amiable ou de l'expertise judiciaire de l'art L133-4 Code de commerce :

A la suite d'une avarie, d'une perte, ou d'un retard causé par un transport, l'expertise est l'un des moyens les plus utilisés pour la constatation de dégâts de la marchandise.

Des experts amiables ou des experts judiciaires en marchandise interviendront.

Le destinataire, l'expéditeur, le transporteur, l'assureur, l'ayant droit à la marchandise vont pouvoir nommer un expert amiable en marchandise pour faire un constat des dommages.

A défaut, si l'expertise n'aboutit à rien, le juge, nommera un expert judiciaire régi par l'art L133-4 du code de commerce.

Tel est l'importance de l'intervention d'un expert judiciaire transport : il aura plus de forces et plus de moyens pour mener à bien son expertise.

« Une demande d'expertise formée selon l'article du Code de commerce dispense le destinataire de la protestation par lettre recommandée.

L'exigence de cet article oblige à refuser de considérer comme susceptible de dispenser le destinataire de la formalité, une expertise amiable, une expertise pratiquée par l'expert des assureurs, ou encore, un constat d'huissier. Enfin, si elle peut émaner de toutes les parties au contrat de transport, elle ne vaut cependant protestation que si elle est formée dans le délai de trois jours suivant la réception des objets transportés. »¹⁵

Au niveau de l'instruction, celui qui souhaite faire constater un litige de marchandises par un expert judiciaire, devra s'adresser avec une requête, au Tribunal de Commerce dans le ressort duquel se trouve la marchandise.

Ce n'est pas la peine d'être assisté par un avocat, puisque qu'il s'agit d'une simple requête.

¹⁴ Cours de Mr Bloch, Master 2 : droit du transport routier

¹⁵ I. Bon Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhard, Droit des transports, Précis Dalloz, 1re Edition 2010

Un expert en marchandise transportée par voies terrestres intervient pour constater le préjudice d'une avarie, perte, retard, dans la limite de sa mission. Il intervient également pour de la prévention.

2) La prévention :

La prévention d'un expert peut être soit un simple constat qui est un contrôle avant le départ de la marchandise et de ses opérations, soit un conseil pour le bon déroulement des opérations. Ces deux types d'informations sont des moyens de preuve.

L'expert en marchandise transportée par voies terrestres peut être appelé au départ du transport pour faire un constat de la marchandise. Il vérifiera le poids, les dimensions de la marchandise... afin d'avoir une preuve qui constatera la conformité de la marchandise. En cas de dommage à l'arrivée, « l'expertise de prévention » est une protection pour le transporteur. Par exemple, si l'expert prend des photos au départ du transport, il pourra les comparer avec ces photos prises à l'arrivée de celui-ci.

a) Nomination d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres, par un assureur :

Dans l'hypothèse où l'expert en marchandise est nommé par l'assureur : il peut avoir pour but d'établir une prévention de risques.

En effet, les assureurs font très souvent appels aux experts pour de la pré-assurance, afin de mettre en place une sorte de devis pour l'assurance. Une fois l'expertise faite, il rend un questionnaire rempli à l'assureur.

L'expert est là pour faire de la prévention. Ce n'est pas lui qui prendra la décision d'assurer ou non le client, il aidera seulement les assureurs à la prendre.

L'expert doit rester indépendant de l'assureur.

De plus, lorsqu'un expert en marchandise constate que l'emballage ou le conditionnement est inadapté, son rôle est d'informer les assureurs, qui pourront à leur tour prévenir leurs assurés pour éviter que ces mêmes problèmes et dommages resurgissent.

La prévention établie par le contrôle de l'emballage, arrimage, calage avant l'expédition de la marchandise est d'autant plus importante lorsqu'il y a un transport international car elle peut être déplacée par plusieurs modes de transports. Les marchandises seront donc plus

manipulées.

A cet effet, les contraintes subies par les marchandises à l'occasion d'un voyage international, de type multimodal, sont difficiles à maîtriser, et donc à appréhender pour un expert.

b) Nomination d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres, par le destinataire :

Dans l'hypothèse où l'expert intervient pour le pré achat : l'expert peut intervenir avant l'achat de la marchandise. C'est une protection qui permettra au futur propriétaire de la marchandise d'être sûr d'acheter une marchandise en bonne état, et puis qui permettra d'exonérer la preuve du vendeur en cas d'avarie constatée à la marchandise.

c) Nomination d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres, par l'expéditeur :

Dans l'hypothèse où l'expert est nommé par l'expéditeur il peut apporter la preuve que le transporteur est responsable ou non des avaries.

Prenons l'exemple de l'arrêt de la CA de Metz, 17 juin 2014 ; RG N°09/03575 ; Transports di Egidio c/ Ace European et a, jugement déféré :TGI Metz, 30 juin 2009. Paru dans Bulletin des Transports et de la Logistique: N° 3512 du 07/07/2014,07/07/2014. **(Annexe 1)**

« Le transporteur répond des dommages dus à un brusque arrêt pour éviter une collision, dès lors que le contrat lui imputait le calage/arrimage/sanglage de l'envoi ainsi que le contrôle du chargement.

En l'absence de preuve d'une défectuosité non apparente de ce dernier et de réserves visées par le donneur d'ordre, sa responsabilité est engagée sans qu'il puisse invoquer le fait d'un tiers, l'arrimage devant supporter « tout coup de frein exceptionnel justifié par les aléas de la circulation ».

« Selon le contrat, le chargement était réalisé par le donneur d'ordre si l'enlèvement intervenait sur son site, par le transporteur dans le cas inverse. Là n'était pas le plus important, la convention imputant au voiturier le contrôle du chargement, peu importe où il a eu lieu le calage/arrimage et sanglage. »

Dans l'hypothèse où « il n'avait pas exécuté lui-même le chargement, le transporteur devait signaler toute défectuosité apparente et porter d'observations visées par le donneur d'ordre. »

C'est dans un cas comme celui-ci que nous pouvons constater que l'expertise de prévention est un moyen fondamental de preuve.

En effet, si le transporteur demande à un expert d'intervenir avant que le camion parte, pour constater que le calage, arrimage et sanglage ont été fait correctement par le donneur d'ordre, et pour constater que le contrôle du chargement a été également bien effectué par le transporteur, alors la responsabilité de ce dernier concernant le calage, l'arrimage et le sanglage ne pourra pas être engagée.

« Le point le plus important dans le cas d'une expertise en prévention, est que l'expert arrive à déterminer qui a effectué le chargement, l'arrimage, le calage, le saisissage et le déchargement des marchandises car ensuite, les textes et leur interprétation jurisprudentielle arrive bien à définir à qui incombent l'exécution et la responsabilité de ces opérations. »

16

B) Les conditions d'accès à la profession :

A la différence des autres marchés, tout le monde peut devenir expert amiable en marchandise transportée par voies terrestres. Il n'y a aucune norme d'Etat quant à la formation ou à l'accès au statut d'expert en marchandise transportée par voies terrestres.

Il ne faut donc pas obtenir de diplôme spécial pour exercer le métier. Contrairement aux secteurs de l'automobile et de l'habitation par exemple qui ont leurs propres diplômes d'Etat.

Les experts amiables en matière de transports terrestres ne sont donc pas normés, mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un secteur extrêmement spécialisé et technique, ce qui nécessite une connaissance très pointilleuse et précise du domaine.

Ce qui est donc important c'est l'expérience professionnelle et la réputation. En effet, il est attendu chez un expert un œil et un esprit technique qui puissent apporter une synthèse du litige.

*«L'expert est celui qui a acquis par l'usage une habilité spéciale dans un domaine technique ».*¹⁷

Les experts ont la plus part des parcours différents : ingénieurs, mécaniciens, juristes...

¹⁶ Recommandations aux experts intervenant en matière de transports terrestres, CESAM, Mars 2004

¹⁷ J.Landel, Lexique des termes d'assurance, Edition L'argus de l'assurance, 6eme Edition, 2010

Certes le diplôme d'expert n'existe pas, mais ce n'est pas pour autant qu'il n'existe pas des écoles, ou de formation pour les experts.

Par exemple, Lamy Formation propose des formations. Et depuis la loi du 11 février 2004 et le décret du 23 décembre 2004, des diplômes universitaires pour les experts judiciaires ont été mis en place par de nombreuses facultés de droit.

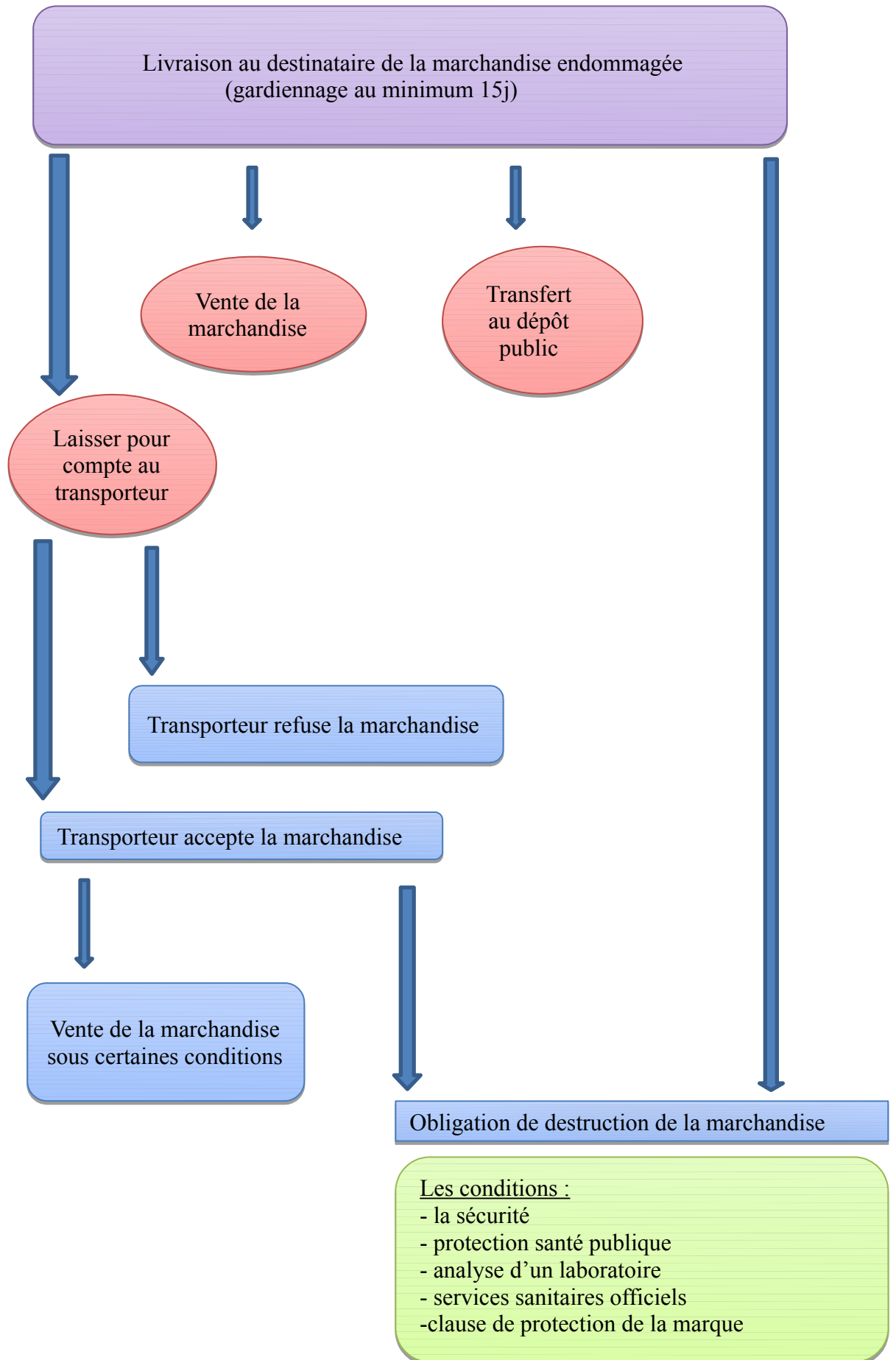
Ces formations sont une bonne idée pour le contrôle des connaissances des experts notamment pour la culture juridique, mais elles restent assez chères.

Mais comment faire le bon choix à travers le réseau « libre » d'experts ?

Nous détaillerons ce point dans le chapitre 2 de la partie 2, en expliquant plus précisément le problème de la compétence des experts aujourd'hui puis des accréditations et agréments mis en place pour ces derniers.

Quel rôle l'expert en marchandise transportée par voies terrestres joue-t-il pour la marchandise endommagée?

C) Le rôle de l'expert dans le devenir de la marchandise sinistrée :



Très souvent, lorsque le destinataire reçoit de la marchandise avariée il ne souhaite pas la garder.

Plusieurs solutions lui sont proposées :

- *Laissé pour compte : « opération par laquelle le destinataire prétend abandonner la marchandise au transporteur, contre paiement de l'indemnité à laquelle il aurait droit en cas de perte totales. »*¹⁸.

Il n'existe pas de texte réglementaire et législatif qui régissent le « laissé pour compte ». C'est la jurisprudence qui a accordée au destinataire sous sa seule responsabilité, de refuser de prendre livraison de la marchandise, lorsque les dommages subis par celle-ci la rend impropre à l'usage qu'il comptait en faire.

Dans un cas de « laissé pour compte » l'expert joue un rôle difficile puisqu'il faudra accommoder des points de vue très opposés, et faire repenser le destinataire sur sa décision d'abandonner les marchandises.

Pour ce faire, il essaiera avec l'accord de l'Assureur concerné :

« -de persuader le destinataire que l'importance des avaries ne justifie pas son refus de recevoir les marchandises et qu'il s'expose à tous les inconvénients de la « mise en souffrance »

- de convaincre le destinataire d'accepter les marchandises en contrepartie d'une indemnité substantielle définie par l'Assureur

*-ou encore d'obtenir de l'expéditeur qu'il reprenne les marchandises pour procéder à leur remise en état. »*¹⁹

Il est important de préciser que l'expert en marchandise transportée par voies terrestres doit obtenir plusieurs accords avant toute vente de marchandises endommagées :

-Accord des mandataires et des assureurs

-Accord des propriétaires de la marchandise. Il faut un accord écrit.

Le transporteur pourra refuser la marchandise, la vendre (sous certaines conditions), ou la détruire.

- *Revente, destruction de la marchandise par le destinataire :*

Sauf urgence, le destinataire va devoir conserver au minimum pendant 15 jours la marchandise endommagée *« c'est-à-dire le temps que le transporteur avise du sinistre son assureur (il dispose pour cela d'un délai de 5 jours) et que celui-ci décide de la conduite à*

¹⁸ G.Cornu, *Vocabulaire Juridique*, 7^e édition, 2005

¹⁹ Recommandations aux experts intervenant en matière de transports terrestres, CESAM, Mars 2004

tenir. »²⁰

Le destinataire peut transférer la marchandise dans un dépôt public, vendre la marchandise ou la détruire.

Pour des questions de sécurité et de protection de la santé publique, les experts peuvent eux aussi avoir l'obligation de détruire la marchandise. Notamment lorsque les Autorités Locales Services Vétérinaires Officiels leurs opposent un ordre de destruction.

*« Si l'Expert a un doute, il ne devra pas hésiter à prélever des échantillons, avec l'accord de l'Assureur, dans des conditions suffisantes pour qu'ils soient représentatifs, les préserver et les faire analyser par un laboratoire spécialisé, afin de permettre à l'Assureur de faire appel de la décision des Services Sanitaires Officiels. »*²¹

De plus, il existe des clauses de protection de la marque qui interdisent le sauvetage du transport ou du produit.

En effet, certaines entreprises préfèrent que leurs produits soient détruits plutôt que d'être vendus en mauvais état.

II) Le métier d'expert à la croisée de plusieurs professions :

Plusieurs professions gravitent autour du métier d'expert. Certains acteurs leurs ressemblent, d'autres s'y opposent.

A) Le sapiteur

Un expert agit seul pour sa mission, il ne peut pas déléguer son pouvoir à quelqu'un. Par contre *« il n'est pas interdit à l'expert de se faire assister dans sa tâche par un technicien procédant sous sa responsabilité et dont il vérifie les constatations. »*²²

Un expert va pouvoir nommer un sapiteur pour lui venir en aide, après avoir informé bien sûr son mandataire.

Un sapiteur *« (mot surtout utilisé dans le Midi et qui vient de sapiens) est un homme ayant*

²⁰ Lamy Transport Tome 1 2014, 333 , *Durée de la vérification de la marchandise*

²¹ Recommandations aux experts intervenant en matière de transports terrestres, CESAM, Mars 2004

²² Cass.civ. 2^e, 9 juillet 1973

une connaissance approfondie de la pratique de certains métiers très spécialisés et qui assiste un expert pour une partie de sa mission. »²³ Par exemple, un expert nommé pour une expertise sur cacao, il pourra être assisté par un sapiteur hautement spécialisé dans le cacao. L'intervention d'un Sapiteur est effectuée sous le contrôle de l'Expert qui doit reproduire et analyser les avis qui auront été émis. Et ses conclusions seront annexées au rapport d'expertise.

L'expert est contractuellement responsable des fautes commises par le sapiteur.

B) Commissaire d'avaries

*« Personne désignée par l'assureur pour effectuer, à destination ou en cours de route, la constatation des pertes et des avaries. »*²⁴

Mais le commissaire d'avaries n'est pas forcément un expert.

Dans tous les ports français et étrangers, on trouve des commissaires d'avaries.

« Le commissaire d'avaries est agréé par le Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) et représente au niveau local le marché français de l'assurance maritime. Il collecte les informations nécessaires sur la région où il exerce : règles d'importation, risques encourus, autorités portuaires, gouvernementales, situation portuaire, qualité des services et des équipements portuaires, des routes...

De par son statut, le commissaire d'avaries, en tant que représentant des assureurs du marché français, constitue souvent un gage suffisant pour les autorités du pays où il se trouve. ²⁵

Les commissaires d'avaries ont un mandat personnel, et n'ont pas de pouvoir juridique. Ils interviendront dans les limites des polices d'assurance.

Le CESAM exerce un contrôle permanent de son réseau mondial de commissaires : sur 164 pays il y a 247 Commissaires d'avaries.

C) L'expertise et l'arbitrage :

Il est important de faire la distinction entre un expert et un arbitre.

En prévention d'un litige de transport de marchandise, les parties peuvent prévoir dans le

²³ J.Le Clère, *Expertise et arbitrage en matière maritime et fluviale*, Librairies techniques (impr. R. Fauqueur et Cie), 1964

²⁴ Glossaire, site FFSA : http://www.ffsa.fr/sites/jcms/fin_53663/fr/glossaire-assurance-transport?portal=fin_7743.

²⁵ J-P.Marcq, *Le commissaire d'avaries une institution originale*, Gazette de la chambre n°32, 2013

contrat des clauses : clause compromissoire, clause attributive de juridiction, clause exonératoire de responsabilité...

« *La clause compromissoire est la convention par laquelle les parties à un contrat s'engagent à soumettre à l'arbitrage les litiges qui pourraient naître relativement à ce contrat.* »²⁶

L'arbitre est une « *Personne investie par une convention d'arbitrage de la mission de trancher un litige déterminé et qui exerce ainsi, en vertu d'une investiture conventionnelle, un pouvoir juridictionnel.* »²⁷

Alors que l'expert est une personne appelée à donner son avis sur des questions techniques.

Les experts et les arbitres connaissent tout de même certaines similitudes puisqu'ils interviennent tous les deux pour des litiges et qu'ils doivent « *avant tout, être objectifs et intègres. Là ici punit d'ailleurs la corruption des arbitres par le même texte que la corruption des experts, et dans les mêmes termes (...)* Le rôle de l'expert judiciaire est limité à une étude objective pour le compte du juge et celui-ci ne les choisit qu'en considération des connaissances techniques qu'il leur suppose. Au contraire, les arbitres sont choisis par les parties pour trancher un différent. »²⁸

Le juge n'est pas obligé de suivre l'avis de l'expert, or l'arbitre remplace le juge professionnel.

L'expert	L'arbitre
Ne tranche pas, il donne son avis	Tranche et juge
Peut ne pas convoquer les parties à toutes les étapes de l'expertise	Doit toujours respecter la règle du contradictoire, il ne peut mener son arbitrage sans le concours des parties
N'a pas de règle particulière à respecter pour donner son avis. Il se doit de respecter la vérité et la rigueur scientifique.	Doit toujours juger en respectant la règle de droit que les parties ou les textes applicables lui ont imposés, à moins d'avoir été désigné pour statuer en amiable compositeur.

29

²⁶ Article 1442 Code de procédure civile

²⁷ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Quadriges, 7^e édition, 2005

²⁸ J.Le Clère, *expertise et arbitrage en matière maritime et fluviale*, Librairies techniques (impr. R. Faucqueur et Cie), 1964

²⁹ G.Figuière, C.Chassy, G.Brajeux, « Arbitrage et expertise », *Gazette de la Chambre* n°13,2007, p6

Section 2 : La distinction entre un expert amiable et un expert judiciaire, en marchandise transportée par voies terrestres

En prévention ou à la suite d'un sinistre, le plus souvent les parties tentent un règlement amiable. C'est donc dans ce cadre-là qu'intervient l'expert amiable.

A défaut, l'expert de justice interviendra.

Les experts amiables et les experts judiciaires se différencient, dans certains cas il est plus intéressant de faire appel à l'un et dans d'autre cas à l'autre.

I) Les spécificités de l'expert amiable en marchandise transportée par voies terrestres :

Un expert amiable est un technicien nommé et mandaté par une ou des parties.

A) Expert amiable contradictoire, expert amiable unilatéral :

Il y a l'expert amiable contradictoire qui convoque au minimum deux parties, et l'expert amiable unilatéral, qui lui, est convoqué par une seule partie.

Nous expliquerons plus précisément dans le chapitre 1 de la 2eme Partie, le principe du « contradictoire ».

La procédure d'un expert transport amiable contradictoire est la suivante :

« -Chaque partie désigne un expert de son choix, chargé de la représenter et de parvenir à des conclusions communes avec l'expert de l'autre partie. En cas de désaccord entre les experts, ceux-ci désignent un tiers expert chargé de les départager ;

-Les parties signent un protocole, ou compromis d'arbitrage, par lequel elles se mettent d'accord sur le choix d'un tiers chargé de les départager et sur l'objet de sa mission. Elles précisent dans ce document qu'elles se soumettront par avance à ses conclusions. »³⁰

Mais attention, une expertise est difficilement contradictoire.

En effet, ce n'est pas parce que toutes les parties sont présentes lors de l'expertise, que le rapport d'expertise a un caractère contradictoire.

Pour ce faire, il faut que l'expert amiable envoie son rapport aux parties adverses. Des convocations écrites doivent être adressées au préalable aux parties concernées.

³⁰ J.Landel, *Lexique des termes d'assurance*, Edition L'argus de l'assurance, 6eme Edition, 2010

1) Convocation des parties :

L'expert amiable dans ses investigations, doit veiller aux recours des diverses parties concernées.

S'il se rend compte par la suite qu'il a oublié de nommer des parties, il aura la possibilité de les convoquer après coup.

Les parties peuvent être : l'ayant droit à la marchandise, le transporteur, l'assureur, l'assuré, le commissionnaire de transport, l'expéditeur, le destinataire.

L'expert amiable est donc mandataire de son client.

La convocation se fera par lettre recommandée, télécopie..

L'expert amiable intervient dans un contexte contractuel. Il est responsable de ses actes par rapport aux parties qui l'ont convoquées.

Article 1992 Code civil :

« Le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion.

Néanmoins, la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire. »

2) Refus de l'expert :

Dans certains cas, l'expert peut refuser d'intervenir pour une expertise.

Il devra en informer directement les parties, pour que celles-ci le remplacent.

3) Délais pour agir :

L'expert doit intervenir le plus rapidement possible pour pouvoir prendre toutes les mesures conservatoires nécessaires et prévenir ainsi une aggravation des dommages.

4) Limitation de la mission :

Il ne faut pas que l'expertise soit trop large est aille dans « tous les sens ».

Les parties qui nomment un expert amiable doivent clairement leur préciser ce qu'elles

attendent de lui.

5) Déroulement d'une expertise :

Cas pratique

Pour avoir une vision plus pratique prenons l'exemple d'une expertise en matière de transport de denrées périssables dans un camion :

Faits: Un camion de +3T transporte 5T de viande surgelée de Barcelonnette à Marseille.

A l'arrivée du camion au lieu de livraison, le destinataire constate que la viande est à une température trop élevée.

Celui-ci va demander à un expert de venir constater le sinistre.

Le transporteur approuve que la viande ait été endommagée, mais selon lui il n'est pas responsable. Pour prouver cela, il va demander à l'expert de constater que le produit n'a pas été chargé à la bonne température. Et qu'il n'y a eu aucune variation de température durant le trajet.

Les sinistres en matière de denrées périssables sont très courants.

La plus part du temps ils proviennent de la rupture de la chaîne du froid, de l'erreur humaine, d'une organisation de transport défectueuse, d'incidences commerciales ou de vice propre du produit.

Un expert va prendre le soin d'analyser la marchandise qui a été transportée et de comprendre comment elle été transportée. C'est-à-dire il va vérifier si la marchandise a fait l'objet d'une certification avant le chargement, si le conditionnement et l'emballage ont été correctement faits.

De plus l'expert va vérifier si les parties n'ont pas rédigé une déclaration de sinistre abusive pour couvrir une insuffisance commerciale.

Dans l'hypothèse où l'expert constate que le sinistre est dû à un défaut d'emballage, il devra rendre l'expertise opposable en ces conclusions en invitant l'expéditeur et son emballeur.

Dans tous les cas, il va devoir prévenir ses mandants qui pourront décider de déclencher une expertise judiciaire par nécessité ou par principe.

Développement de l'expertise :

L'expert arrive au lieu de livraison avec les parties qui l'ont convoquées.

A la différence d'une expertise judiciaire, il n'est pas possible de contraindre les parties ou les

tiers à participer aux réunions d'expertise. La simple convocation rendra toutefois opposable à l'ensemble des parties les conclusions de l'expertise amiable alors que certaines parties ne seront pas forcément présentes aux débats.

L'expertise va commencer par une réunion d'expertise qui va présenter la chaîne de transport, les marchandises, les faits de façon chronologique...

En l'espèce, l'expert va recueillir des témoignages.

Il va demander aux parties qu'il convoque, le contrat de transport pour vérifier le poids, la quantité de la marchandise, le relevé de température du frigo du camion, l'attestation de contrôle du véhicule (pour savoir si la remorque fonctionnait depuis son départ)...ect.

Il est important de noter que, les experts amiables auront beaucoup moins de facilités que les experts judiciaires à obtenir des documents qui ne sont pas communiqués à l'amiable par les parties ou certains documents de l'administration.

L'expertise judiciaire a plus de force que l'expertise amiable. Nous pouvons prendre comme exemple les relevés de température des conteneurs pour lesquels les transporteurs formulent de forte réticence à les produire.

Après avoir pris des photos, constater les dommages... il va rédiger un rapport d'expertise en synthétisant ce qu'il a vu, et dans le but de déterminer le fait générateur des avaries.

En cas de doute, il doit émettre plusieurs hypothèses sur les causes des avaries.

Dans son rapport, l'expert va devoir s'abstenir de tous commentaires juridiques.

Si les parties n'ont pas pu assister à l'expertise il va devoir les informer de l'importance prévisible des dommages.

Enfin l'expert va déterminer avec les parties ce qu'ils vont faire de la marchandise avariée, puis il va chiffrer le préjudice.

Dans ce chiffrage il ne doit pas oublier de décrire et justifier les frais annexes : ex : frais de stationnement.

En l'espèce, selon un laboratoire d'analyse, la viande est trop abîmée pour la vendre, elle sera donc détruite.

6) Le rapport d'expertise :

« *Tout rapport amiable peut valoir, à titre de preuve, dès lors qu'il est soumis à la libre discussion des parties* »³¹

Dans l'hypothèse où l'expert en marchandise a du mal à rédiger son rapport par manque de temps ou autre, il devra informer le requérant de ses difficultés.

Il est possible que l'expert rende un rapport préliminaire en attendant de rédiger le rapport d'expertise définitif.

Il est souvent plus simple et plus rapide selon les circonstances, de mettre en place une expertise amiable qu'une expertise judiciaire.

Un rapport d'expertise amiable sur de la marchandise transportée par voies terrestres, devra communiquer au minimum les informations suivantes :

- Nom du requérant, et pour le compte de..
- Nature de l'assurance
- Mission confiée à l'expert
- Convocation des parties
- Date de la requête
- Lieu, date et heure de l'expertise
- Noms et qualités des personnes présentes
- Descriptions des marchandises
- Informations sur le véhicule et sa date et lieu d'arrivée
- Nom du transporteur (plus les substitués si ils existent)
- Chaîne de transport
- Information sur le Document de transport, la lettre de voiture..
- Précision si il y a eu des réserves ou non
- Date du déchargement
- Informations sur l'emballage
- Etat extérieur et poids des colis au moment de l'expertise
- Avaries, nature et importance, puis origine et cause
- Valeur à l'état sain des marchandises
- Document annexe
- Honoraire et frais de l'expertise.

³¹ Civ 1er, 24 Septembre 2002, Bull, I, n°220, p169

7) Rémunération de l'expertise :

L'expert est payé par la partie qui l'a convoqué.

Le tarif dépendra du temps passé, de la précision de l'expertise et de la compétence de l'expert.

Un contrat est rédigé entre l'expert et son client, la rémunération sera donc définie dans celui-ci.

En pratique, les assureurs prennent en charge cette rémunération.

8) La contre-expertise :

Si les parties ne sont pas satisfaites du rapport d'expertise rendu par l'expert, elles pourront demander une contre-expertise.

Celle-ci permettra de vérifier les constatations précédentes.

B) La place de l'expert amiable en marchandise dans la chaîne de l'assurance :

Une Compagnie d'assurance fait régulièrement appel à des experts en marchandise.

Nous avons vu précédemment qu'un assureur peut nommer un expert pour de la pré-assurance, avant la souscription du contrat, pour s'informer du risque qu'il va prendre en concluant le contrat.

Exemple: avant de signer un contrat d'assurance de marchandise, la compagnie peut nommer un expert, et lui demander de vérifier si le véhicule est apte à transporter ce type de marchandise.

Avec cette expertise l'assureur connaîtra objectivement et réellement ce qu'il va assurer. Cela lui permettra de « protéger » son assuré et son image de marque.

Les coûts d'une expertise « pré-assurance » sont à la charge du futur assuré ou des assureurs selon les cas.

L'assureur peut également faire appel à un expert-dommage pour les marchandises transportées par voie terrestres.

« C'est le type d'expert d'assurances le plus répandu, sa mission centrale est de vérifier la matérialité des dommages et de chiffrer le montant, dans la stricte vérification de l'application de la police d'assurance (par exemple : si le nombre de pièces que vous déclarez est toujours le même, si les protections prévues aux conditions générales ou individuelles au

moment de la souscription ont été mises en place..) »³²

Dans ce cas, les coûts de cette expertise sont à la charge de la Compagnie d'assurance, tout autant que la garantie soit acquise.

Les experts-d'assurances jouent donc un rôle important dans la chaîne de la gestion des sinistres, tout en restant bien indépendants des parties.

L'expert de l'assureur est parfois considéré comme le mandataire de celui-ci (Civ.1^{re}, 27 janvier 2001), par contre, l'expert de l'assuré n'est pas le mandataire de l'assureur (Civ. 2^e, 17 mars 2005).³³

Plusieurs compagnies d'assurances françaises et étrangères sont membres du Comité d'Etude des Services d'Assurance Maritime et Transport.

Ce Groupement d'Intérêt Economique a trois fonctions principales:

-conseiller ses membres sur les événements majeurs de tous les jours et les aider dans la gestion de leur dossier.

-optimiser les flux financiers et les flux technico-comptables associés de leurs membres

- et enfin le CESAM regroupe un réseau mondial de commissaires d'avaries et d'experts recommandés ainsi que des experts spécialisés, donc il doit s'occuper de la gestion de ses experts.

Dans l'hypothèse où un des membres du CESAM ne sait pas qui convoquer comme expert pour tel ou tel endroit, ce GIE pourra l'informer et le conseiller en lui recommandant un expert ou un commissaire d'avaries.

Un autre réseau d'expert très important et très connu est le réseau des LLOYD'S .

II) Les spécificités d'un expert judiciaire :

« Si le rapport amiable n'est pas satisfaisant, le juge peut ordonner une expertise judiciaire (Civ.1^{er}, 19 juin 1985)»³⁴

Pour comprendre le rôle d'un expert judiciaire en marchandise transportée par voies terrestres, il est tout d'abord important d'examiner le statut de l'expert judiciaire en droit commun.

³² Site internet : contreexpert.com

³³ Art L122-2 Code des assurances commenté, Edition l'argus de l'assurance, 30e édition,2014

³⁴ Le contentieux de l'abordage et l'expert plaisance, Avocat CLYde&CO
(http://www.cesam.org/common_html/conferences/20140610/ClydeCo.pdf),

A) Les experts judiciaires selon le droit commun :

L'expertise judiciaire est une originalité française.

1) Le statut d'expert judiciaire :

Les experts judiciaires se différencient des experts amiables car ils n'ont pas le même statut, le même titre, les mêmes régimes. Seuls les experts judiciaires sont encadrés par le code de procédure civile, les experts amiables n'ont pas de régime particulier à part être soumis à la contradiction lors du débat judiciaire.

« L'expertise judiciaire est soumise au principe de la contradiction aussi bien pendant son déroulement qu'au stade de la discussion de ses résultats, tandis que l'expertise officieuse, unilatérale ou amiable, n'y est soumise qu'à l'occasion de son invocation dans l'instance. »³⁵

Cependant ils gardent les mêmes objectifs : la constatation des dommages, le plus rapidement possible afin d'éviter l'immobilisation prolongée des marchandises et du moyen de transport et la prévention des risques.

Il n'y a pas d'incompatibilité entre un expert amiable et un expert judiciaire.

Les deux experts se différencient surtout car l'expert judiciaire:

- est nommé par le juge par une ordonnance de justice
- est impliqué étroitement dans le fonctionnement du service public de la justice.
- n'est pas une profession.

L'expert judiciaire est lui aussi indépendant des parties.

Le juge sera le contrôleur de l'expert. C'est-à-dire que c'est à lui d'établir régulièrement un contrôle des connaissances et des compétences de celui-ci.

« Le recours à une expertise judiciaire relève du pouvoir souverain des juges du fond qui, conformément à l'art 144 du NCPC, peuvent l'ordonner, en tout état de cause, soit d'office, sans avoir à solliciter les observations des parties, soit à la demande de celles-ci, ou bien la refuser. »³⁶

Trois réformes françaises sont venues apporter des modifications sur le droit de l'expertise juridictionnelle : la loi « profession » du 11 février 2004 : « réformant le statut de certaines

³⁵ 2^e Civ, 24 juin 2004, pourvoi n°02-16.401

³⁶ 2^e Civ, 16 décembre 2004, Bull, II, n°259, p452

professions judiciaires ou juridiques, des experts judiciaires, des conseils en propriété industrielle et des experts en ventes aux enchères publiques ; le décret du 23 décembre 2004 « relatif aux experts judiciaires » et le décret du 28 décembre 2005 « relatif à la procédure civile ».

Le titre d'expert judiciaire est protégé par la loi du 29 juin 1971 (modifié par la loi n°2004-130 du 11 février 2004), dans le sens où celle-ci précise clairement « que pour être un expert de justice il faut être inscrit sur une liste nationale (et non dans un ordre), et à défaut si un expert exerce la profession d'expert judiciaire alors qu'il n'est pas inscrit sur les listes, il sera puni (art 433-17 Code pénal, soit un an d'emprisonnement et 15.000 € d'amende) »

Il existe des listes d'experts agréées par la Cour de Cassation et des listes près les Cours d'appel.

Avant la réforme de 2004, la réinscription des experts se faisait automatiquement annuellement, sans contrôle et sans évaluation.

L'inscription de l'expert de justice « *sur une liste officielle n'exerce pas en cette qualité une profession mais, dans les limites de sa compétence définie, une activité répondant à la mission qu'il a reçue.* »³⁷

Depuis cette réforme l'inscription aux listes est acquise d'abord pour 2 ans. Après ces deux ans, l'expert fait la demande d'une réinscription pour 5 ans. Une commission de magistrats va contrôler ses connaissances, évaluer ses compétences, et en fonction elle rendra un avis motivé ou non qui lui permettra d'exercer son activité pour 5 ans.

Après ces 5 ans écoulés, l'expert redemandera une réinscription cette fois-ci pour 7 ans.

En cas de refus de réinscription l'expert pourra faire un recours devant la Cour de Cassation.

La réforme de 2004 apporte donc des conditions de recrutement et de réinscription plus strictes pour eux, mais plus sécuritaires pour les parties et pour les juges.

Les experts étaient beaucoup trop nombreux, cela a permis de diminuer les listes en gardant les plus compétents.

2) Les conditions d'inscriptions:

«Aucune personne physique ou morale ne peut être inscrite sur plusieurs listes de cour

³⁷ Règles de déontologie de l'expert de justice, 2005, I : <http://www.cnejita.org/doc/20050127%20Deontologie%20CNCEJ.pdf>

d'appel»³⁸.

Selon les articles 2,3 et 18 du Décret du 23 décembre 2004 et selon l'art 2 de la loi du 29 juin 1971 modifiée par la loi du 11 février 2004, les personnes physiques et morales ont des conditions d'inscription différentes sur les listes d'experts de la Cour d'appel :

« Une personne physique doit :

- Etre âgée de moins de 70 ans
- Exercer son activité professionnelle principale dans le ressort de la cour d'appel ou, pour celui qui n'exerce plus d'activité professionnelle, y avoir sa résidence
- Avoir de l'expérience professionnelle suffisante dans sa spécialité
- Ne pas pratiquer une activité incompatible avec l'indépendance nécessaire à l'exercice de missions judiciaires d'expertises. Ex : Dans l'arrêt 2eme civ, 28 juin 2007, pourvoi n°07-11082, un technicien n'a pas eu l'autorisation de se réinscrire sur une liste car « son engagement personnel s'était privé de l'impartialité, de la distance et de la sérénité nécessaire à la pratique de l'expertise judiciaire. »
- Ne pas avoir connu de faillite personnelle, de sanction relative au redressement judiciaire des entreprises ...
- Ne pas avoir été condamné par une sanction disciplinaire ou administrative de destitution, radiation, révocation, de retrait d'agrément ou d'autorisation.

Les personnes morales :

-Leurs dirigeants :

- Ne doivent pas être l'auteur de faits contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ni de faits ayant donné lieu à sanctions disciplinaires ou administratives de destitution, révocation, retrait d'agrément ou d'autorisation pour des faits de même nature
- Ils ne doivent pas non plus avoir été frappé de faillites personnelles ainsi qu'il est dit ci-dessus à propos des personnes physiques
- Ils doivent enfin n'exercer aucune activité incompatible avec l'indépendance nécessaire à l'exercice des missions d'expertise judiciaire

-La personne morale proprement dite :

- Elle ne doit pas avoir pour objet principal ou accessoire l'exécution de missions d'expertise à l'exception des personnes morales qui ont pour objet de réaliser des

³⁸ Art 5 décret n°2004-1463 du 23 décembre 2004

examens, recherches et analyses d'identification par empreintes génétiques conformément aux dispositions du décret n°97-109 du 6 février 1997

-Elle doit exercer une activité depuis un temps et dans des conditions lui ayant conféré une qualification suffisante par rapport à la spécialité dans laquelle elle sollicite son inscription

-Cette activité ne doit pas être incompatible avec l'indépendance nécessaire à l'exercice de missions judiciaires d'expertise

-Elle doit disposer des moyens techniques et du personnel qualifié approprié

-Elle doit avoir son siège, une succursale ou un établissement technique en rapport avec sa spécialité dans le ressort de la cour d'appel où elle demande son inscription »

Dans l'hypothèse où l'expert ne respecte pas les conditions d'inscription précédentes, il ne sera pas inscrit ou réinscrit sur les listes.

L'inscription d'un expert sur la liste de la Cour de Cassation est encadrée par le décret du 23 décembre 2004 aux articles 17 et 18. Les conditions sont les suivantes : «

- Pour être inscrite à la liste nationale des experts, il faut faire la demander au Procureur Général de la Cour de Cassation avant le 1^{er} mars.
- Il faut que l'expert prouve qu'il est candidat à une liste de cour d'appel « depuis au moins trois années consécutives »
- Être âgé de moins de 70 ans
- L'inscription vaut pour 7 ans. »

Les conséquences du décret du 23 décembre 2004, et de l'arrêté du 10 juin 2005 pour les experts déjà inscrits :

Il est précisé à l'art 38 que les « experts inscrits sur une liste de cour d'appel au 31 décembre 2004 peuvent solliciter leur réinscription pour 5 ans. Ils ne seront pas soumis à la période probatoire de deux ans ».

Pour les listes nationales, les réinscriptions ont été faite de la même façon pour tous les candidats.

3) La désignation d'un expert judiciaire :

Un expert judiciaire est désigné par le juge. Ce dernier le choisira sur la liste près des Cours d'appel (selon la localité) ou sur la liste nationale de la Cour de cassation.

Le juge a la possibilité de nommer pour l'expertise un ou plusieurs experts (si besoin).

Un collègue d'experts peut même être nommé. Ils ne rendront qu'un seul rapport.

Si l'expert refuse sa convocation (sous condition d'une raison valable), s'il a un empêchement, ou s'il prouve qu'il a un lien de parenté avec les parties, le remplacement de l'expert sera alors possible (art 234 et 236 code de procédure civile).

L'art 267 CPC précise : « Dès le prononcé de la décision nommant l'expert, le secrétaire de la juridiction lui en notifie par « tout moyen ».

L'expert fait connaître sans délai au juge son acceptation ; il doit commencer les opérations d'expertise dès qu'il est averti que les parties ont consigné la provision mise à leur charge, ou le montant de la première échéance dont la consignation a pu être assortie, à moins que le juge ne lui enjoigne d'entreprendre immédiatement ses

L'expert peut à ce moment-là se faire remplacer par un autre expert candidat sur la liste.

Dans l'hypothèse où le refus est abusif, c'est-à-dire que l'expert refuse à chaque fois, il peut être radié de la liste d'expert.

« Les experts judiciaires doivent intervenir dans la limite de la mission fixée par les juges du fond »³⁹

Les limites peuvent être modifiées durant la mission par le juge ou les parties. L'expert ne peut pas prendre l'initiative de les changer tout seul.

4) Le rapport d'expertise rendu par un expert judiciaire :

Le déroulement d'une expertise faite par un expert judiciaire est à peu près la même que celle faite par un expert amiable.

En effet, il arrive sur le lieu du litige, ou autre (s'il intervient pour une prévention) pour mettre directement en place une réunion d'expertise.

Celle-ci va permettre de faire le point, pour avoir un premier aperçu du sinistre. Puis cela va permettre à l'expert de demander aux parties tous les documents qui seront nécessaires à la rédaction de son rapport : contrat de transport, dépôt de livraison...

Ensuite, une fois qu'il a fait ses mesures, photos... il pourra rédiger son rapport.

Il est important de noter que l'expert judiciaire ne peut pas non plus sous-traiter sa mission, mais il pourra faire appel à un autre expert (le sapiteur) qui viendra lui apporter de l'aide selon sa spécialité.

Une fois le rapport d'expertise déposé au greffe de la juridiction, « si le juge ne trouve pas
39 1er Civ, 26 novembre 1980, Bull, I, n°308 ; 2e Civ, 16 décembre 2004, Bull, II, n°529, p452

dans le rapport les éclaircissements suffisants, il peut entendre l'expert, les parties présentes ou appelées» (Art 283 CPC)

Dans certains cas, et à n'importe quel stade de la procédure, un rapport d'expertise peut être annulé.

Il est important de préciser que c'est le rapport d'expertise qui sera nul et non l'expertise en elle-même.

C'est l'art 177 CPC qui déterminent les irrégularités de fond affectant la validité de l'acte :

« -Le défaut de capacité d'ester en justice ;

-Le défaut de pouvoir d'une partie ou d'une personne figurant au procès comme représentant soit d'une personne morale, soit d'une personne atteinte d'une incapacité d'exercice ;

-Défaut de capacité ou de pouvoir d'une personne assurant la représentation d'une partie en justice. »⁴⁰

Par conséquent, la nullité du rapport d'expertise engendre *« la mise à l'écart de la procédure et donc l'interdiction d'y puiser quelque renseignement que ce soit. »⁴¹*

5) L'avis de l'expert :

L'avis de l'expert dans son rapport d'expertise n'est pas forcément pris en compte par les juges.

S'il doute sur ce rapport, le juge peut prendre des avis extérieurs. En effet, il n'est en aucun cas *« lié par les constatations ou les conclusions du technicien. »* art 246 CPC.

6) La rémunération d'un expert judiciaire :

Le code de procédure civile prévoit dans son article 251 que le juge qui a nommé l'expert va fixer le montant de la rémunération puis va indiquer quelle partie devra faire l'avance de la rémunération.

Celle-ci évoluera en fonction du coût de l'intervention.

Des honoraires seront également payés par le trésor public. Ils seront fixés par le juge et seront réquisitionnés par le Ministère Public.

Le montant des honoraires d'expert peuvent être réduits dans certain cas :

⁴⁰ M.Zavaro, Questions d'experts, 2eme edition, Edilaix, p132

⁴¹ M.Zavaro, Questions d'experts, 2eme edition, Edilaix, p137

Par exemple, « lorsque l'expert n'a pas accompli totalement sa mission »⁴², « le coût manifestement excessif de l'expertise constitue un abus justifiant l'annulation de la désignation de l'expert. »⁴³

B) Les experts judiciaires régis par l'art L133-4 C.com

Pour gérer les contestations relatives au contrat de transport, le code de commerce dans son article L133-4 a prévu une procédure d'expertise judiciaire simple et rapide.

« En matière de dommages sur la marchandise pouvant engager la responsabilité d'une des parties, seule l'expertise judiciaire diligentée en vertu de l'art L133-4 du Code de commerce a une valeur probante »⁴⁴

⁴² TGI Nice, 2 janv 2012, n°11/01326, RJS 3/12,n°259

⁴³ Soc.26 juin 2001, N°99-18.249, Bull civ. V,n°231 ; RJS 10/01n°1150

⁴⁴ Recommandations aux experts intervenant en matière de transports terrestres (CESAM 2004)

Art L133- 4 Code de commerce : « En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport, ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport, l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés et, en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs experts nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal d'instance et par ordonnance rendue sur requête.

Le requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise, même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire, et les experts doivent prêter serment, sans formalité d'audience, devant le juge qui les a commis ou devant le juge du tribunal d'instance où ils procèdent. Toutefois, en cas d'urgence, le juge saisi de la requête peut dispenser de l'accomplissement de tout ou partie des formalités prévues au présent alinéa. Mention est faite de cette dispense dans l'ordonnance.

Le dépôt ou séquestre des objets en litige, et ensuite leur transport dans un dépôt public, peut être ordonné. La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le juge attribue le produit de la vente à celle des parties qui a fait l'avance desdits frais »

Cet article précise clairement dans quel cas on aura recours à une telle expertise.

L'expertise judiciaire sur les marchandises transportées par voies terrestres pourra donc être régit par cet article.

Le champ d'application est assez large, c'est pour cela que pour la plus part des problèmes concernant le contrat de transport comme par exemple des problèmes de prix, on pourra faire appel à l'expertise de l'art L133-4 du code de commerce.

Le juge fait des exceptions lorsque la cause des avaries n'était pas évidente : « *l'expertise de l'art L133-4 C.Com est valablement requise lorsque, la causes des avaries n'étant pas évidente, le requérant a pu penser qu'elle pouvait être imputable à un incident de transport ; elle conserve alors toute sa valeur, même si , en définitive, l'expert incrimine uniquement un défaut de qualité de la marchandise.* »⁴⁵

Cependant, dans l'hypothèse où le transport n'est pas du tout en cause, on aura plutôt recours

⁴⁵ Cass., 9 juill. 1953, BT 1954, p64 ; CA Douai, 3 oct 1957, BT 1957,p 272 ; CA Aix-en-provence, 20 janv. 1984, Rev Scapel 1984, p1, explosion d'un wagon-citerne de particulier, finalement attribuée à un vice de ce wagon

à l'expertise de droit commun.

Idem, si le problème concerne à la fois le contrat de vente et le contrat de transport, il y aura primauté pour l'expertise de droit commun.

Il faut préciser que l'expertise judiciaire est en aucun cas un procès et que le rapport d'expertise n'est pas un jugement.

Les textes ne prévoient pas de délai à respecter pour recourir à cette expertise, par contre, pour éviter que les dommages s'accroissent il est plus judicieux de la faire le plus vite possible.

« *L'expertise judiciaire peut être requise par l'une quelconque des parties intéressées à la solution du litige* »⁴⁶, c'est-à-dire par le transporteur, expéditeur, destinataire, commissionnaire de transport, assureur....

En droit des transports, il est important de rappeler qu'en cas de dommage subi par la marchandise, la présomption de responsabilité légale du transporteur pèse toujours, c'est à lui d'en apporter la preuve contraire. Pour cela, il lui « *appartient de prendre l'initiative de l'expertise, afin de détruire si possible cette présomption (CA Paris, 29 octobre 1980, BT 1931, p51)* ». ⁴⁷

Pour établir la requête d'un expert judiciaire en marchandise transportée par voies terrestres, il suffit de faire une simple demande sur papier libre au Président du tribunal de commerce dans le ressort duquel se situe le lieu où se trouvent les marchandises à expertiser.

A défaut, s'il n'y a pas de tribunal de commerce en ce lieu, la requête sera faite devant le Tribunal d'Instance.

Une fois que l'expert judiciaire est nommé, la procédure de l'expertise est la même que celle de l'expert amiable, sauf qu'il rendra son rapport d'expertise au greffe du tribunal qui l'a convoqué.

Dans certaines villes les experts rendent directement leur rapport aux parties requérantes.

En règle générale, il n'est pas demandé à l'expert un délai précis pour rendre son rapport mais un « délai raisonnable ».

⁴⁶ Lamy Transport tome 1, 2014; (350)

⁴⁷ Lamy Transport tome 1, 2004; (350)

Par contre « *si ce dépôt tarde trop, il faut relancer l'expert lui-même, puis en cas d'insuccès, saisir par lettre ordinaire le magistrat qui l'a désigné, car, pas plus que la requête, le processus d'expertise n'interrompt ou ne suspend la prescription annale ; le juge mettra alors l'expert en demeure de déposer son rapport et pourra même, le cas échéant, ordonner son remplacement.* »⁴⁸

Leurs opinions personnels seront écoutés mais pas forcément utilisés par les juges dans leur jugement.

Il faut donc bien noter, que « *les juges du fond apprécient souverainement l'objectivité du rapport de l'expert* »⁴⁹, « *ainsi que sa valeur et sa portée* »⁵⁰, mais ce n'est pas pourtant qu'ils sont obligés de suivre ce que les experts leurs informent.

Nous expliquerons dans le chapitre 1 de la partie 2 l'importance de l'indépendance et de l'impartialité d'un expert.

Concernant les frais d'expertise judiciaires, ils seront avancés par la personne qui convoque l'expert, puis ensuite ils seront remboursés par la partie qui est fautive.

Par contre les honoraires seront payés par les juges qui les ont désignés.

Si l'une des parties n'est pas en accord avec les informations affirmées dans le rapport d'expertise, elle a la possibilité de demander une autre expertise : une contre-expertise.

Celle si sera subsidiaire, elle ne viendra pas annuler la première.

De plus il n'est pas possible de faire plusieurs fois d'affilée une expertise prévu par l'art L133-4 C.com pour le même litige, donc la contre-expertise sera obligatoirement une expertise de droit commun.

⁴⁸ Lamy Transport Tome 1, 2014

⁴⁹ 3^e Civ., 20 juin 1979, Bull, III, n°139

⁵⁰ 2^e Civ, 16 mai 2001, Bull, II n°101, p80

CHAPITRE 2 : Les principales obligations et le cadre juridique des experts amiables et judiciaires en marchandise transportée par voies terrestres

Un expert en marchandise est mandaté par les parties ou par le juge. Il agit donc pour le compte de son client et en son propre nom.

Certes l'expert amiable est moins réglementé que l'expert judiciaire mais ce n'est pas pour autant qu'il ne doit pas respecter certaines conditions.

Section 1 : Les obligations et les devoirs des experts :

Les experts amiables et judiciaires ont certaines obligations et devoirs en commun.

Les experts judiciaires ont également des obligations spécifiques à leurs activités.

D) Les obligations communes aux experts amiables et judiciaires

A) Obligation d'accomplir seul la mission confiée :

Nous avons vu précédemment que l'expert transport n'a pas le droit de sous-traiter sa mission mais par contre il pourra faire appel à un autre expert sapiteur.

Limite : *Art 278 : L'expert peut prendre l'initiative de recueillir l'avis d'un autre technicien, mais seulement dans une spécialité distincte de la sienne*

B) Obligation contractuelle :

Si un contrat d'expertise est rédigé (le plus souvent pour une expertise amiable), l'expert a l'obligation de respecter les obligations contractuelles. Celles-ci relèvent du droit commun des contrats.

C) Obligation de respecter les délais impartis :

Article 239 CPC : « Le technicien doit respecter les délais qui lui sont impartis. »

Le but d'une expertise est de déterminer les causes des dommages, donc au plus vite l'expert intervient, au plus vite la marchandise pourra être sauvé du sinistre.

D) Obligation de respecter les consignes données par les parties ou par le juge :

L'expert après son expertise doit communiquer aux parties son rapport.

E) Obligation d'information et de conseil :

L'expert doit renseigner et guider la partie ou le juge qui l'a convoqué mais sous certaine limite : l'expert doit rester neutre et objectif.

F) Obligation de ne jamais apporter une appréciation juridique :

Au civil (art 238-2 CPC) comme au pénal (art 158 CPC).

G) Obligation de loyauté et de diligence :

- L'expert en marchandise a l'obligation de dire la vérité
- Les preuves : obligation d'apporter des preuves fiables et loyales. En effet, un expert doit rendre un rapport d'expertise le plus clair et le plus vrai possible.

H) Obligation de faire preuve du contradictoire :

Le caractère du contradictoire passe par la convocation des parties. Il doit être respecté du début jusqu'à la fin de l'expertise.

I) Obligation de faire preuve de sa compétence :

C'est en prouvant son expérience, ses connaissances, et sa réputation qu'un expert peut prouver ses compétences.

Le client attend d'un expert un rapport d'expertise propre, clair et précis.

J) Obligation de communiquer : le rapport d'expertise aux parties ou au juge.

K) Obligation de confidentialité à l'égard des parties :

L'expert ne doit pas dévoiler tout ce qu'il a découvert d'une partie à l'autre partie si cela porte atteinte à la première partie.

Dans son rapport d'expertise, l'expert devra simplement faire une synthèse de ce pour quoi il a été convoqué. En aucun cas, il ne devra parler de choses qui n'ont rien à voir avec sa mission.

L) Obligation de respecter le secret professionnel :

Comme tous les professionnels, un expert ne doit pas divulguer les informations qu'il a obtenues pendant l'exercice de son activité.

L'expert est opposable à ce secret professionnel.

La Cour de cassation dans un arrêt rendu le 21 juillet 1987 par la 1^e chambre Civ, apporte une

limitation à la communication des informations des experts : *«le pouvoir conféré au juge par l'art 11 n'est limité que par l'existence d'un motif légitime tenant soit au respect de la vie privée, sauf si la mesure s'avère nécessaire à la protection des droits et libertés d'autrui, soit au secret professionnel. »*⁵¹

II) Les obligations spécifiques aux experts judiciaires

A) L'application du secret professionnel à l'expert judiciaire :

L'expert doit respecter le secret professionnel de ses missions.

Un expert judiciaire prête serment, du moment où il devient candidat d'une liste.

« Serment d'apporter son concours à la justice, d'accomplir sa mission, de faire son rapport et de donner son avis en son honneur et en sa conscience.

*Pour une personne morale, le serment est prêté par son représentant, désigné à cet effet. »*⁵²

En effet, il ne devra jamais répéter ce dont il a appris au cours de ses opérations d'expertises.

Il a donc une obligation de discrétion.

Le secret professionnel est inscrit dans le code déontologique des experts judiciaires.

B) Obligation d'être inscrit sur une liste :

Nous avons vu précédemment que pour être un expert agréé à une Cour d'appel ou à la Cour de Cassation, il faut être inscrit sur une liste.

C'est une exigence, puisque à défaut, l'expert ne sera pas reconnu comme un expert judiciaire agréé à une liste.

C) Obligation de rendre compte au juge qui l'a nommé.

D) Obligation de probité :

Art 248 NCPC : *« Il est interdit au technicien de recevoir directement d'une partie, sous quelque forme que ce soit, une rémunération même à titre de remboursement de débours, si ce n'est sur décision du juge. »*

Leur improbité est punie par l'art 177 du Code pénale.

⁵¹ Civ.1^{re},21 juillet 1987 : Bull, Civ,n°248
⁵² Art 22 Décret n°2004-1463 du 23 décembre 2004

E) Obligation de dresser un état annuel des affaires traitées

Selon la loi du 29 juin 1971, l'expert doit rédiger un rapport annuel sur ses affaires traitées.

III) Les devoirs communs aux experts amiables et judiciaires :

A) Le devoir d'indépendance :

Le terme « indépendance » représente la situation de l'expert par rapport aux parties qui le nomment et par rapport à l'expertise en elle-même.

Un expert ne doit avoir aucun lien de parenté, liens financiers ou commerciaux avec une des parties.

Avant chaque expertise, l'expert a le devoir de vérifier cette indépendance.

Cette condition s'applique également au sapiteur.

B) Le devoir d'impartialité :

L'expert ne doit pas prendre partie pour une des parties.

Je développerai ce point très important dans le chapitre 1 de la 2eme partie.

C) Le devoir de dignité :

C'est un devoir qui se retrouvera essentiellement dans :

« *La tenue des réunions d'expertise, la rédaction des rapports d'expertise.* »⁵³

L'expert n'a pas le droit de mentir.

Section 2 : L'encadrement des experts en marchandise transportée par voies terrestres.

I) L'encadrement réglementaire et éthique :

Dans un premier temps il est important de rappeler qu'un expert judiciaire est bien plus régulé qu'un expert amiable.

En effet, en France le code de procédure civile, le recueil Dalloz, les revues etc, apportent plus d'informations sur l'expertise judiciaire.

L'expert amiable reste un professionnel, il sera donc toujours régi par des règles générales de

53 B.Valette, La déontologie et responsabilité de l'Expert de justice, 5eme colloque de la compagnie des experts près la Cours d'appel de Reims

droit commun.

A) Règles professionnelles des experts: les charges fiscales et sociales :

1) De l'expert amiable :

L'expert amiable peut être indépendant ou alors salarié dans une entreprise d'expertise.

Les experts amiables en marchandise sont des professionnels, ils sont donc soumis à des règles sociales et fiscales.

Ils vont devoir respecter les obligations et les devoirs prévus par le code du travail en fonction s'ils sont salariés ou indépendants. Ils seront par la même occasion protégés par celui-ci.

2) De l'expert judiciaire :

Être expert judiciaire n'est pas une profession. En effet cette activité vient s'ajouter à la principale fonction de l'expert.

« L'expert remplit sa mission en toute indépendance : son avis n'est saurait être par le juge qui l'a désigné et qui n'a aucun pouvoir hiérarchique sur lui ; en aucun cas l'expert ne saurait être assimilé à un salarié de la juridiction, ce que les réponses ministérielles confirment en matière fiscale. »⁵⁴

Les revenus des experts obtenus par ses expertises sont soumis au régime fiscal des bénéficiaires non commerciaux, en application de l'article 92 du CGI.

« Les experts judiciaires sont normalement assujettis à la TVA au taux normal (19,30%) ». Mais depuis le 1er janvier 2014, « le taux est passé de 19,30% à 20% »⁵⁵. Il y a des exceptions à ce principe en fonction du domaine de l'intervention de l'expert.

La loi n° 98-1194 du 23 décembre 1998 de financement de la Sécurité sociale et le décret n° 2000-35 du 17 janvier 2000 : le régime social de l'expertise judiciaire (textes non appliqués jusqu'à fin 2010 par les juridictions) : « portant rattachement de certaines activités au régime général de la sécurité sociale visent les experts désignés en application de l'article 264 du code de procédure civile ou mentionnés à l'article R 92 du code de procédure pénale, à

⁵⁴ [Http://www.sfta.org/presentation/main/CNBAE/Economie_expertise.pdf](http://www.sfta.org/presentation/main/CNBAE/Economie_expertise.pdf)

⁵⁵ La lettre n°50 du CNCEJ, *Information pratique sur les changements de taux de tva*, juillet 2014.

l'exclusion des experts désignés par un juge administratif, de ceux qui reçoivent des missions d'expertise en application des articles du code de commerce relatifs aux procédures collectives ou des tiers évaluateurs désignés en application des articles 1592 et 1843-4 du code civil. »

B) Les Règles déontologiques :

1) Les règles déontologiques des experts judiciaires :

La fédération nationale des compagnies d'experts a créé en 1978 un corps de règles déontologiques (révisé en 2005).

Toutes les obligations et les devoirs (généraux et spécifiques à l'expert judiciaire) présentés ci-dessus correspondent en fait aux règles déontologiques de l'expert de justice.

Ces règles doivent être respectées par tous les experts qui adhèrent à une compagnie membre du Conseil National des Compagnies d'Experts de justice.

Chaque compagnie, si elle le souhaite pourra en plus de ces règles déontologiques apporter des dispositions plus strictes.

Les règles de déontologie présentent : **(ANNEXE 2)**

Les devoirs de l'expert lui-même,

Les devoirs de l'expert envers les magistrats et les auxiliaires de justice

Les devoirs de l'expert envers les parties,

Les devoirs de l'expert envers ses confrères

Les consultations privées d'experts inscrits sur les listes

2) Règles déontologiques des experts amiables :

L'Etat n'a pas consacré l'existence d'un ordre professionnel des experts amiables en marchandise transportée par voies terrestres, au sens où il en existe pour les experts-comptables, les avocats...

Un ordre regroupe l'ensemble des membres d'une même profession auprès des pouvoirs publics.

L'ordre veille à ce que ses membres respectent les règles prévues dans leur code de déontologie.

Les experts amiables en marchandise transportée par voies terrestres ne sont pas soumis à cela car il n'y a pas d'ordre dans leur domaine.

II) L'encadrement structurel mais pas conventionnel :

A) Les organisations professionnelles des experts :

Plusieurs organisations, associations, groupements de compagnie d'experts, et même conventions ont été mis en place pour organiser, contrôler, et superviser les experts.

Les organisations concernent davantage les experts judiciaires.

« L'organisation générale de l'expertise judiciaire est complexe, entrecroisant niveau civil, administratif, niveau régional et niveau national, et professions. On peut recenser sept ensembles de compagnies :

1. La Compagnie des experts agréés par la Cour de Cassation :

C'est une compagnie multidisciplinaire qui regroupe les experts inscrits sur la liste agréée par la cour de cassation, dite encore liste nationale.

2. La Compagnie des experts inscrits près la Cour administrative d'appel de Paris

3. Les Compagnies d'experts judiciaires près les Cours d'Appel

Ce sont des compagnies multidisciplinaires. Il y a dans ce groupe autant de compagnies que de Cours d'Appel.

Dans deux cas, Paris et Aix en Provence, et dans la mesure où le nombre d'experts y est élevé, il existe des compagnies monodisciplinaires, regroupées au sein d'Unions de compagnies près ces Cours d'Appel :

4. L'Union des compagnies d'experts près la Cour d'appel de Paris (UCECAP) :

L'UCECAP fédère 17 compagnies monodisciplinaires parisiennes dont la Compagnie des Ingénieurs

5. L'Union des compagnies d'experts près la Cour d'Appel d'Aix en Provence (UCECAAP)

6. Les compagnies nationales :

17 compagnies regroupent les experts d'une même spécialité, préalablement inscrits dans une compagnie pluridisciplinaire, dont la CNIDECA, Compagnie Nationale des Ingénieurs Diplômés Experts près les cours judiciaires et administratives d'appel. Cette dernière compagnie compte 220 membres sur la France.

7. La Fédération Nationale des Compagnies d'Experts Judiciaires (FNCEJ) »

« Il est possible qu'un expert judiciaire soit inscrit à la fois sur une liste de Cour d'Appel et dans une ou deux compagnies. »

Selon l'UCEAP, le but de ces toutes dernières est « d'améliorer les connaissances procédurales et déontologiques des experts.

De représenter les compagnies auprès des magistrats et des autres professions judiciaires pour tous les sujets d'intérêt commun.

D'informer les experts sur l'évolution de la jurisprudence et de l'expertise en particulier. »

Il est donc très fortement recommandé aux experts d'adhérer ces compagnies.

Il existe des compagnies et des unions professionnelles spécialisées en transport maritime, par exemple :

-Union professionnelle des experts maritimes

-Compagnie nationale des experts de justice maritime et plaisance

Mais, il n'y a pas encore d'association ou de groupement créé spécifiquement pour les experts en marchandise transportée par voies terrestres. Il est important de noter que l'expertise en terrestre est plutôt atypique.

D'où l'importance de l'existence d'organisme comme le CESAM, qui vont pouvoir apporter une régulation et une organisation pour les experts en marchandise transportée par voies terrestres qui le souhaitent.

B) Une absence de convention :

Il existe des encadrements conventionnels mis en place pour régir les experts, par exemple ci-dessous voici une convention spécifique à l'expertise amiable.

Les experts en marchandise transportée par voies terrestres sont exclus de cette régulation.

Les assureurs membres de la FFSA et du Gema renouvellent la convention sur l'expertise amiable contradictoire en 2008.

Cette convention « *ne s'appliquait pas aux expertises faisant l'objet de conventions spécifiques prévoyant les règles particulières : Crac, catastrophes technologiques...* ». ⁵⁶

Une fois que la Compagnie a signé cette convention, elle a dû respecter tous ses principes.

Les modifications en 2008 étaient les suivantes :

- « *Un seul modèle de mise en cause au responsable (que son assureur soit connu ou non).*
- «*Un seul PV de constatations regroupant les cause et circonstances et l'évaluation des dommages*
- Nouvelles mentions sur le PV :*
 - tableau des pertes indirectes distinguant PI forfaitaires et PI justifiées,*
 - mention du refus de signer le PV par un expert*
 - mention du refus par un éventuel responsable de communiquer les coordonnées de son assureur.*

Des assureurs ont insisté sur plusieurs points notamment sur :

La nécessité d'établir et de signer le PV sur place, tout refus de signer devant être acté au PV. Les assureurs précisent clairement : l'expert dommage qui respecte la convention sera toujours soutenu par son mandant ; l'expert dommage qui ne respecte pas la convention engage sa responsabilité si ce non-respect entraîne l'échec du recours. » ⁵⁷

Cette convention apporte une régulation pour les experts amiables qui l'adhèrent. Les experts en marchandise transportée par voies terrestres ne sont pas concernés par cette convention. Il serait peut-être bien que ces experts adhèrent à celle-ci.

Section 3 : La responsabilité de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres:

« L'erreur est humaine. »

Les experts amiables et judiciaires commettent des erreurs qui engagent leur responsabilité civile, pénale ou disciplinaire.

⁵⁶ M.Lefebvre, La convention d'expertise amiable contradictoire 2008, Revue de la compagnie des experts, N°85, 1 Trimestre 2012 p 21

⁵⁷ M.Lefebvre, La convention d'expertise amiable contradictoire 2008, Revue L'expert, N°85, 1 Trimestre 2012 p 21

I) Les fautes susceptibles d'être commises par un expert en marchandise transportée par voies terrestres.

Selon Guy Tufféry Directeur de recherche émérite de l'Anses, « **Quelles sont les erreurs d'expertise liées à l'expert ?** »

Dans son article « *Erreur d'expertise et erreur d'experts : améliorer les systèmes de recrutement et de suivi des compétences des experts* »⁵⁸ il présente :

« *Les principales sources et causes à l'origine de l'erreur d'expertise* »:

- Le manque de précision sur « *l'objet de l'expertise, du contexte.* » Il est connu que dans le domaine des transports il faut de la précision. En effet, l'expert qui intervient doit avoir le plus d'information possible sur le litige, la marchandise...
- « *l'erreur sur la méthode d'expertise et sa réalisation* » prouve le manque d'organisation d'un expert, et peut être le manque d'expérience de celui-ci.
C'est une erreur impardonnable car pour réaliser une bonne expertise, et surtout satisfaire son client, il faut que l'opération d'expertise soit cadré et organisé.

Quelles peuvent être les erreurs sur l'expert ?

-« *Absence ou insuffisance de critères de compétence et d'expérience, de critère déontologiques* » des experts

-Absence de règles formelles de recrutement, de sélection, de formation et de contrôle des compétences, savoir-faire et expérience des experts.

Et quelles peuvent être les erreurs d'expert (ou de système d'expertise) pour un cas donné ?

On peut citer ici « *les facteurs critiques qui peuvent conduire à une erreur dans le choix d'un expert pour une situation d'expertise donnée* :

-*domaines de compétence déclarés des experts souvent imprécis ou suffisamment documentés, peu explicites, mises à jour incertaines ;*

-*difficulté du juge (du client) pour choisir et missionner un expert en toute pertinence, sans un réel appui scientifique et technique aux magistrats (aux clients de l'expertise en général).* »⁵⁹

⁵⁸ Revue des Experts n°95, 2011, Avril p42 à 45

⁵⁹ G.Tufféry, *Erreur d'expertise et erreur d'experts : améliorer les systèmes de recrutement et de suivi des compétences des experts*, Revue

Le monde des transports est un milieu assez fermé, où les acteurs se connaissent. Donc s'il n'y a pas de formation spécifique pour être expert il a tout de même et surtout une reconnaissance professionnelle.

Dans ce contexte, il est rare qu'un expert en marchandise transportée par voies terrestres accepte une mission sur un produit ou un domaine dans lequel il n'a pas de compétence, par exemple : les fruits et les légumes, ou les produits transportés sous température dirigée.

II) Les différents terrains de l'engagement de la responsabilité de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres :

Nous allons présenter des exemples de fautes dans lesquels la responsabilité de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres peut ou ne peut pas être engagé :

- Un expert judiciaire a été nommé pour évaluer les stocks et contrôler les mouvements de marchandise dans une société. Pour ce faire, il va faire appel à un sapiteur expert-comptable.

Le dirigeant de cette société va reprocher à l'expert des erreurs et un manque d'objectivité.

L'expert a repoussé la faute sur l'expert-comptable en précisant que ce dernier « *a commis une inversion des bons de réception et de livraison dans son travail de reconstitution des stocks et que cette erreur n'aurait pas dû lui échapper.* »

Par manque de preuve du préjudice, le tribunal n'a pas retenu la responsabilité de l'expert.

Par contre la Cour d'Appel a engagé la responsabilité de l'expert qui : « *a procédé par affirmations gratuites, a recouru à des amalgames non étayés et a manqué à la prudence que les parties sont en droit d'attendre de l'expert commis par le juge ;*

Que ces griefs qui s'ajoutent aux défauts de la méthode de comptage choisie sans qu'elle fasse l'objet de sa part d'une appréciation critique et aux approximations de ses opérations, caractérisent une faute suffisamment lourde dont il doit répondre.

Retenant l'existence d'un préjudice matériel (demande en référé d'une nouvelle expertise dont il a fallu supporter le coût) et d'un préjudice moral (rapport qui présente comme certaine une activité occulte développée par la société qu'il dirigeait), l'expert a été

condamné à payer à l'appelant la somme de 35.000 €. (CA Paris, 8 mars 2005) »⁶⁰

- On ne peut pas sanctionner un expert qui a « *utilisé la méthode de son choix pour l'évaluation du préjudice, dès lors qu'il dispose d'une parfaite liberté d'initiative sur ce point.* (CA Aix, 8 juillet 1974) »⁶¹
- Selon l'art 235 et 267 du NCPC « Est fautif l'expert qui tarde, sans motif valable, à indiquer à la juridiction son acceptation ou son refus de la mission qui lui est confiée. »

Lorsqu'un expert commet une faute, il engage sa responsabilité.

Mais, dans l'hypothèse où l'expert de l'assureur est son mandataire, l'assureur est responsable des fautes commises par son expert.

Les textes ne prévoient pas de spécificité pour la responsabilité des experts judiciaires ou amiables.

En effet, pour engager la responsabilité d'un expert, on appliquera le droit commun.

A) Les responsabilités civiles :

1) La responsabilité contractuelle :

Dans un premier temps, il faut noter que l'expert amiable signe un contrat avec les parties : contrat d'expertise, à la différence de l'expert judiciaire.

Donc l'expert amiable :

- a **une obligation de résultat** lorsque ce contrat est qualifié de contrat d'entreprise, de prestation matérielle. Il est régi par les articles 1787 à 1791 et 1794 à 1799-1 du code civil.

La responsabilité de l'expert sera présumée pour une faute qu'il aura commise lors de sa mission sauf dans un cas exonératoire.

-a **une obligation de moyen**, lorsqu'il conclut un contrat de mandat. Dans ce cas il peut rédiger des actes juridiques au nom et pour le compte de son mandant.

Seul le mandat de l'expert pourra engager la responsabilité de l'expert.

Les compagnies d'assurance se substituent à cela.

Dans l'hypothèse où un tiers intervient à l'expertise et qu'il constate une défaillance de la mission de l'expert, alors il engagera la responsabilité de la compagnie d'assurance. Et c'est

⁶⁰ J-C Ameline, Sophiassur, *Déontologie et responsabilité de l'expert de justice*

⁶¹ J-C Ameline, Sophiassur, *Déontologie et responsabilité de l'expert de justice*

ensuite à celle-ci d'engager une action récursoire contre l'expert lui-même.

Pour engager la responsabilité d'un expert, il faudra prouver qu'il n'a pas mis tous les moyens en œuvre pour exercer sa mission à bien.

Pour éviter toute responsabilité contractuelle, il est important de préciser clairement à l'expert ses conditions et modalités d'intervention.

2) La responsabilité délictuelle :

« **Art 1382 C.C** : Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

La victime devra prouver une erreur ou une négligence de la part de l'expert et surtout devra démontrer le lien de causalité avec le préjudice subi.

L'expert peut être condamné à payer des dommages et intérêts pour réparer les préjudices subis.

L'action en responsabilité contre un expert est-elle limitée?

Le délai de prescription de la responsabilité civile d'un expert est de 30 ans pour tous les experts à l'exception des experts judiciaires.

Pour eux, l'art 6-3 de la loi du 29 juin 1971 prévoyait une prescription de 5 ans.

Mais depuis la loi du 11 février 2004 celle-ci passe de 5 ans à 10 ans : « l'action en responsabilité dirigée contre un expert pour des faits se rapportant à l'exercice de ses fonctions se prescrit par dix ans à compter de la fin de la mission. »

Selon Dominique Lencou : « *cette réforme présente de nombreux avantages pour les experts en matière d'archivage et de conservation des preuves des diligences accomplies pour la formulation de leurs avis.* »⁶²

B) La responsabilité disciplinaire :

Un expert dans l'exercice de ses missions peut commettre des fautes personnelles. Dans ce cas, sa responsabilité disciplinaire est engagée.

C) La responsabilité pénale :

⁶² D.Lencou, *La réduction à cinq ans de la durée de la prescription de l'action en responsabilité civile contre l'expert judiciaire*, Revue des Experts n°79, 2008, juin, -p10à 11

Le Professeur PRADEL au Colloque de Poitiers qualifie la jurisprudence sur la responsabilité pénale de « Rarissime ».

« Il y a trois raisons : tout d'abord les précautions dont s'entourent les juridictions pour l'inscription des Experts sur les listes, ensuite le serment obligatoire prêté par les Experts avant l'exécution de leur mission, enfin le fait de la difficulté de pouvoir préciser l'incrimination. »⁶³

Quels sont les infractions engageant la responsabilité pénale de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres ?

- Corruption
- Violation du secret professionnelle
- Procédé dangereux ou illicite
- Utilisation de moyens illégitimes

D) La différence de l'engagement de la responsabilité d'un expert selon sa mission :

- responsabilité encourue dans le cadre d'une constatation de dommages
- responsabilité encourue dans le cadre d'une mission de prévention de risques

Le rôle d'un expert au niveau de la prévention, peut-être de lourde conséquence en cas de difficulté liée à son intervention.

En effet, l'expert se substitue à bon nombre d'intervenants et endosse ainsi leur responsabilité puisque c'est bien de lui dont dépendra l'expédition pour lequel il été missionné.

Prenons l'exemple d'un arrimage défectueux d'un colis lourd qui s'est effectué sous l'autorité d'un expert ayant entraîné un dommage conséquent.

Alors que dans le cas où l'expert intervient pour une constatation de dommage produit, sa responsabilité sera moindre.

A savoir, si plusieurs experts sont nommés pour la même mission, il y a un partage de responsabilité entre les experts.

E) La souscription de tous les experts à une garantie RC professionnelle :

Les experts extra-judiciaires doivent obligatoirement être assurés.

Pour les experts judiciaires, « L124-5 du Code des assurances dispose que l'assureur peut stipuler qu'il ne garantira les sinistres dont le fait dommageable est antérieure à la date de la résiliation ou d'expiration de la police que si la première réclamation est adressée à l'assuré ou à l'assureur dans un délai qui doit être d'au moins 5 ans à compter de la date d'expiration

63 J.M. DAVID, De la responsabilité de l'expert judiciaire, La revue Experts n°06-09/1989

ou de résiliation de la police.

Compte tenu de la durée de sa responsabilité, l'expert peut donc se retrouver sans assureur. »

Infos : Aon est un courtier d'assurance qui gère des activités d'expert de justice. Elle, « référencé par le Conseil National des Compagnies d'Experts de Justice (CNCEJ), propose des solutions adaptées et sur mesure pour les activités d'experts judiciaire » :

- Responsabilité Civile Professionnelle
- Garantie des accidents corporels et des Frais Généraux permanents
- Assurances dommages aux biens
- Frais de défense en cas de contestation d'honoraires

III) Les sanctions :

Nous avons étudié les fautes, la responsabilité des experts, maintenant regardons les différentes sanctions auxquelles cas un expert pourra être confronté.

A) Des sanctions pour tous les experts :

Le Non-respect des obligations par l'expert sera puni :

- La révélation d'un secret professionnel sera sanctionné : « la révélation d'une information à caractère secret par une personne qui en est dépositaire soit par état ou par profession, soit en raison d'une fonction ou d'une mission temporaire, est punie d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende » (Art 226-13 du code pénal)
- Un expert peut se faire remplacer par les parties ou par le juge s'il ne respecte pas ses obligations et ses devoirs.
- L'annulation des opérations d'expertise pour une fausse déclaration.
- Si un expert, à plusieurs reprises, est très long à rendre son rapport d'expertise peu clair, il pourra se faire mauvaise réputation, notamment vis-à-vis des assureurs.

B) Des sanctions spécifiques à l'expert judiciaire :

- La radiation de la liste nationale, régionale :

La loi du 29 juin 1971 dans son article 6-2, modifié par la loi du 11 février 2004 prévoit que l'expert sera sanctionné soit par :

- « -un avertissement
- la radiation temporaire pour une durée maximale de 3 ans

-la radiation avec privation définitive du droit d'être inscrit sur une liste d'experts judiciaires ou le retrait de l'honorariat. »

Il est important de faire la différence entre la radiation temporaire et la radiation avec privation définitive de droit.

En effet, la « radiation temporaire » est une simple interruption de l'activité d'un expert pendant un délai déterminé. Il pourra par la suite se réinscrire.

Or, « la radiation avec privation définitive de droit » comme son nom l'indique, radie définitivement l'expert.

La radiation n'est pas un licenciement, puisque être expert judiciaire n'est pas une profession.

Selon le Décret n°2004-1463 du 23 décembre 2004 :

Les experts sont contrôlés soit par « le premier président et le procureur près la Cour d'Appel, soit par le premier président et le procureur général près la Cour de Cassation » (art24).

Si l'expert est inscrit sur la liste nationale, le procureur général près la Cour de Cassation porte la décision à la connaissance des procureurs généraux près les Cours d'Appel qui en informent les magistrats du ressort. La fin de la suspension provisoire est portée à la connaissance des magistrats dans les mêmes conditions. » (Art 32)

- « La violation du principe de la contradiction par l'expert judiciaire est de nature à entraîner la nullité du rapport d'expertise. »⁶⁴
- « Le juge taxateur peut réduire la rémunération de l'expertise. »⁶⁵

64 Revirement de jurisprudence, Arrêt Cass, 28 septembre 2012, analyser p44 du mémoire

65 B.Valette, La déontologie et responsabilité de l'Expert de justice, 5eme colloque de la compagnie des experts près la Cours d'appel de Reims

A retenir

Les experts amiables et judiciaires, en marchandise transportée par voies terrestres ont principalement deux missions :

- La constatation de perte partielle et avarie, de perte totale, ou de préjudice causé par le retard, au milieu ou à la fin du transport.**
- La prévention des risques. Elle peut être sous forme de pré-assurance, de pré-achat, et de contrôle de l'emballage, arrimage, calage, chargement avant l'expédition de la marchandise.**

Les experts amiables et judiciaires ont le même but mais ils n'ont pas le même statut. Donc leurs réglementations, leurs conditions d'accès à la profession sont différentes.

Dans le milieu des transports, il existe une réglementation spécifique pour les experts judiciaires de transport prévue par l'art L133-4 du code de commerce.

Même si les experts amiables sont moins bien régulés que les experts judiciaires car ils n'ont pas d'organisation professionnelle, de règles déontologiques. Ils doivent respecter des obligations et des devoirs. A défaut ils seront sanctionnés.

PARTIE II:

LES ENJEUX D'UNE EXPERTISE SUR DE LA MARCHANDISE TRANSPORTEE PAR VOIES TERRESTRES:

**Quels sont les apports du respect des principes du contradictoire, de l'indépendance et de l'impartialité ?
Quelles sont les conséquences d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres ?
Pourquoi l'expertise française est-elle originale ?**

CHAPITRE 1 : Les apports du respect des principes du contradictoire, de l'impartialité et de l'indépendance

Les experts judiciaires et les experts amiables sont soumis au principe du contradictoire, de l'impartialité et de l'indépendance.

Section 1 : Le principe du contradictoire :

L'opération et le débat d'une expertise sont soumis au principe du contradictoire. Avec le temps, la Cour de Cassation devient plus souple dans l'appréciation de ce principe aux expertises.

I) Définition

Le terme du contradictoire : « *se dit d'une opération (judiciaire ou extra judiciaire) à laquelle tous les intéressés ont été mis à même de participer, même si certains n'y ont pas été effectivement présents ou représentés, mais à la condition que tous y aient été régulièrement convoqués de telle sorte que le résultat de cette opération leur est, à tous, opposable ; en ce sens, une opération contradictoire peut être amiable ou contentieuse.* »⁶⁶

Nous avons vu dans la première partie qu'une expertise peut être soit dédiée à une mission de prévention, soit à une constatation de dommage. Le but étant, dans ce dernier cas, de déterminer leurs origines, leurs causes et les circonstances dans lesquels les désordres constatés se sont produits.

Avec le principe du contradictoire, l'expert a l'obligation de convoquer les parties intéressées, afin qu'il leur communique les documents et les informations qui vont lui servir à établir son avis.

Celui-ci va donc convoquer les parties pour qu'elles se présentent aux différentes réunions d'expertise, pour qu'elles donnent leurs avis et pour qu'elles se défendent en faisant valoir leurs arguments.

Le principe du contradictoire impose aux parties de discuter entre elles, pour essayer de trouver un terrain d'entente.

C'est pour cela que le principe du contradictoire doit être respecté tout au long du déroulement de l'expertise, jusqu'au dépôt des conclusions de l'expert.

66 G.Cornu, *Vocabulaire Juridique*, 7^e édition, 2005

«Le rapport d'expertise est admissible comme preuve dès lors qu'il est soumis à la libre discussion contradictoire des parties » (art 16 CPC)

Cela veut donc dire que les experts doivent prévenir les parties des informations connues avant de rédiger le rapport d'expertise, afin que celles-ci puissent en discuter.

Le but étant que chacune des parties puisse avoir les mêmes chances de faire valoir leurs prétentions.

Dans un arrêt de la Cour d'Appel d'Aix, un rapport d'expertise a été annulé puisque l'expert « sollicite l'avis d'un autre technicien d'une autre spécialité, le mentionne dans son rapport définitif, mais sans avoir préalablement donné connaissance de cet avis aux parties ». ⁶⁷

Il est reproché en l'espèce que les parties n'ont pas pu soumettre leurs idées et leurs avis sur les informations apportées par l'autre technicien, puisque celles-ci ont directement été rédigées sur le rapport définitif.

Le principe du contradictoire permet donc aux parties de ne pas être mises devant le fait accompli au moment du dépôt du rapport définitif.

II) La souplesse du principe du contradictoire :

Le principe du contradictoire est plus soumis aux expertises judiciaires qu'aux expertises amiables.

« La discrimination constatée dans la jurisprudence de la Cour de Cassation entre l'expertise judiciaire et les autres expertises s'explique certainement par le fait que seule l'expertise judiciaire est soumise aux règles précises et contraignantes du nouveau code de procédure civile qui imposent le respect sans faille du contradictoire tout au long des opérations d'expertise, et non seulement après le dépôt du rapport de l'expert. » ⁶⁸

La Cour de Cassation de nos jours, est « devenue plus souple avec les expertises tant amiables qu'officieuses, pour apprécier leur caractère contradictoire et leur valeur probante. » ⁶⁹

En effet la Cour accepte maintenant que les opérations ne soient pas forcément réalisées sous la régie du principe du contradictoire mais elle impose par contre « que le rapport ait été soumis au principe et qu'une libre discussion entre les parties se soit instaurée au moins dans

⁶⁷ CA Aix en provence, 5 decembre 2013 N°2013/447, *Jurisprudence de l'expertise*, Revue des Experts n°113 avril 2014

⁶⁸ T.Moussa, conseiller à la Cour de Cassation, *L'expertise judiciaire et les autres expertises au regard du principe de la contradiction.*, internet

⁶⁹ Exposé de Mme Florence PIERRET, Compagnie des Experts près la CA de Versailles, conférence débat du 2 février 2006

cette dernière phase du litige. »⁷⁰

Par contre, lorsque le principe du contradictoire est imposé, il devra obligatoirement être respecté. A défaut, une sanction sera mise en place.

III) Un revirement de jurisprudence consacrant « la nullité d'un rapport d'expert établi en violation du principe du contradictoire » :

La Cour de Cassation a pendant de nombreuses années « sanctionnée le non-respect du contradictoire du rapport d'expertise par l'inopposabilité de celui-ci à l'autre partie » (Cass civ 3^e, 3 mai 1989 et Cass.Civ.1^{ere}, 8 mars 1998) ; jusqu'à son arrêt rendu le 28 Septembre 2012 (**Annexe3**).

Elle précise clairement dans celui-ci que la sanction du « non-respect du principe du contradictoire » devient « la nullité du rapport d'expertise. »

Cela apporte un grand changement car l'inopposabilité et la nullité sont deux points distincts. En effet le premier est une « *une inefficience limitée qui prive un acte juridique frauduleux* » et l'autre « *est une sanction encourue par un acte juridique qui consiste dans l'anéantissement de l'acte* ». ⁷¹

La solution de la Cour de Cassation en 2012, écarte donc l'inopposabilité du rapport d'expertise en cas de violation du principe du contradictoire.

Le code de procédure civile propose des articles concernant cette nullité :

Article 175

La nullité des décisions et actes d'exécution relatifs aux mesures d'instruction est soumise aux dispositions qui régissent la nullité des actes de procédure.

Article 114

Aucun acte de procédure ne peut être déclaré nul pour vice de forme si la nullité n'en est pas expressément prévue par la loi, sauf en cas d'inobservation d'une formalité substantielle ou d'ordre public.

Donc c'est au demandeur de la nullité du rapport d'apporter la preuve de l'irrégularité de celui-ci par des griefs. A défaut, une régularisation sera mise en place.

A travers l'article 175 CPC on constate : « *que la nullité d'une expertise ne peut, en principe,*

⁷⁰ Civ 1^{ere}, 06/11/1963 et Civ 2^{eme} 16/01/1964

⁷¹ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Quadrige, 7^e édition, 2005

être prononcée que pour un vice de forme. La procédure est donc rigoureuse puisque la partie qui souhaite obtenir l'annulation de l'expertise doit prouver que l'irrégularité lui a causé un grief. Par ailleurs, l'annulation de l'expertise n'empêche par juge de puiser dans le rapport des éléments qui pourront être pris en compte dans sa décision s'ils sont corroborés par d'autres preuves. Autrement dit, la nullité est une sanction plus difficile à obtenir que l'inopposabilité, et ses effets sont moins efficaces. »⁷²

La Convention Européenne des Droits de l'Homme protège aussi le principe du contradictoire, à travers son art 6§1 qui présente les notions de droits de la défense, loyauté, équité et égalité des armes.

Nous étudierons plus précisément cet article dans la section qui suit.

Le respect du contradictoire fait valoir l'égalité entre les parties

Section 2 : L'indépendance et impartialité de l'expert :

Lors de ses missions puis lors de la rédaction de ses rapports, l'expert amiable et judiciaire doivent respecter les principes de l'indépendance et de l'impartialité.

Ce sont deux fondements distincts mais complémentaires :

I) L'indépendance :

L'indépendance est une *«situation d'un individu qui exerce seul et en toute liberté les pouvoirs qui lui sont conférés. »⁷³*

Un expert doit être indépendant autant à l'égard des parties qu'à l'égard du juge.

Effectivement, un technicien ne doit avoir aucun lien de parenté, financiers, économiques, personnels... avec une des parties intéressées par l'expertise ou avec le juge.

-L'indépendance de l'expert au regard des parties :

L'expert ne doit avoir aucun lien avec les parties, pour ne pas être influencé dans ses conclusions.

-L'indépendance de l'expert au regard du juge :

Il est autant important que l'expert soit indépendant du juge, car c'est le rapport d'expertise

⁷² Lexbook Revue, 12 janvier 2013, p5

⁷³ G.Cornu, *Vocabulaire Juridique*, 7^e édition, 2005

qui est la « base » d'un jugement.

Donc si l'expert a un lien avec les parties ou avec le juge, on pourrait reprocher à son rapport d'expertise un manque d'objectivité.

« Faut-il demander à l'expert de faire une déclaration d'indépendance ? »

Le Président du TGI de Fort de France, Jean-Maurice BEAUFRERE, a répondu à cette question posée par le groupe de travail :

Pour répondre à celle-ci, il a présenté les avantages et les inconvénients d'une éventuelle déclaration :

➤ Exemple d'Inconvénients :

« Le plus visible est d'induire un doute a priori et sans justification sur les qualités de l'expert désigné par le juge ; demander à des experts judiciaires, surtout lorsqu'ils ont été inscrits et réinscrits par la Cour d'Appel sur la liste des experts au terme de la procédure renouvelée d'inscription peut paraître vexatoire et ressenti comme tel. »⁷⁴

➤ Exemples d'Avantages :

-« Cette attestation constituerait une garantie pour l'expert en évitant, dès l'origine, une éventuelle demande de récusation. Ainsi, une fois communiquée aux parties, l'attestation d'indépendance et d'impartialité, et sans réaction des parties, l'expert pourrait conduire ses opérations en toute sécurité, notamment à l'égard des parties ».

Cette déclaration permettrait aux experts de ne plus être remis en cause, c'est donc un point positif.

-« Il peut sembler utile qu'un expert conduise la mission qui lui a été confiée en dépit du fait qu'il entretient ou a pu entretenir des relations professionnelles ou personnelles avec l'une ou l'autre des parties. En effet, dès lors que cette information est soumise contradictoirement à l'appréciation des parties et de leurs conseils, ceux-ci peuvent, en parfaite connaissance de cause, faire le choix de ne pas s'opposer à la désignation de l'expert, en considérant que ces relations de l'expert ne sont pas de nature à influencer sur son indépendance ou son impartialité (par exemple : relations anciennes ou très indirectes), soit parce que, connaissant l'existence de ces relations, ils conservent une totale confiance dans l'objectivité des travaux de l'expert, notamment en raison d'expériences dans des expertises antérieures, soit encore que la spécialité, rare ou particulièrement technique, ne laisse qu'un choix réduit pour en désigner

⁷⁴ J.M BEAUFRERE Faut-il demander à l'expert de faire une déclaration d'indépendance ?

un autre. »⁷⁵

Donc si l'expert et une des parties ont un lien entre eux, c'est à l'expert d'informer clairement et explicitement au juge l'existence de ce dernier, cela à travers une déclaration d'indépendance.

Après, en toute connaissance de cause le juge validera ou non cette déclaration.

Dans l'hypothèse où il la valide, l'expert sera couvert par celle-ci. Donc nul ne pourra le sanctionner pour un non-respect du principe d'indépendance.

A l'heure actuelle la déclaration n'est pas encore mise en forme.

Il serait bien que ce projet arrive à son terme, pour qu'il puisse apporter de la confiance aux parties puis de la sécurité et une couverture aux experts.

L'indépendance de l'expert est la base de son objectivité

II) L'impartialité :

L'impartialité représente « *l'absence de parti pris, de préjugé, de préférence, d'idées préconçues.* »⁷⁶

Un expert nommé par une des parties aux procès devra : « *éclairer le juge et non, purement et simplement, se faire le défenseur de la cause de son client* ». ⁷⁷

On différencie donc bien l'activité d'un expert et celle d'un avocat.

Un technicien se montre « *impartial si ses conclusions sont guidées par la seule appréciation qu'il fait de la situation qui lui est soumise et s'il ne fait pas preuve d'une faveur artificielle à l'égard de l'une des personnes que la décision doit départager.* »⁷⁸

Le principe de l'impartialité s'applique aussi bien au juge et à l'expert car tous deux ont l'obligation d'être objectif et neutre.

La Jurisprudence Européenne prévoit une différence entre l'impartialité subjective et l'impartialité objective.

➤ **L'impartialité subjective :** « *le juge comme l'expert doit se mettre dans un état d'esprit qui lui laisse toute latitude, toute aptitude à être convaincu par les arguments*

75 J.M BEAUBRÈRE *Faut-il demander à l'expert de faire une déclaration d'indépendance ?*

76 G.Cornu, *Vocabulaire Juridique*, 7^e édition, 2005

77 O.Leclerc, *L'indépendance de l'expert*, publié dans « *l'expertise : enjeux et pratique*, K.Favro ; Ed 2009

78 O.Leclerc, *L'indépendance de l'expert*, publié dans « *l'expertise : enjeux et pratique*, K.Favro ; Ed 2009

de chacune des parties, exposés dans le cadre d'un débat contradictoire. »⁷⁹

Cela ne veut pas dire que le juge ou l'expert ne doivent pas avoir leur propre avis, mais cela veut explicitement dire qu'ils ne doivent pas se faire influencer par les parties, ou même des personnes extérieures, et ils ne doivent pas apporter de favoritisme entre les parties.

- **L'impartialité objective** : elle suppose que le juge et l'expert ne se mettent pas dans une situation dans laquelle, on pourrait suspecter cette impartialité.

« Il faut donc « se demander si, en dehors du comportement personnel du juge, ou de l'expert, certains faits vérifiables autorisent à suspecter l'impartialité de ce dernier (arrêt CEDH 24 mai 1989, arrêt Hauschildt/ Danemark) ou encore « rechercher si les appréhensions de la partie peuvent passer pour objectivement justifiées » (Arrêt Gautrin et Tierce, France, CEDH 20 mars 1998) . »⁸⁰

Un expert doit respecter le principe de la neutralité

III) L'apport de l'art 6-1 CEDH à l'expertise :

La Cour Européenne des Droits de l'Homme, en se basant sur son art 6-1 de la convention précise : « Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement, et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi... ».

« A l'occasion de l'arrêt GOLDER du 21 février 1975, la CEDH dans le cadre des droits et obligations à caractère civil et en matière d'accusation en matière pénale, a affirmé notamment le principe de l'égalité des armes entre les parties. »⁸¹

L'art 6-1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme indique « tribunal indépendant et impartial ». On peut entendre par « tribunal » le mot « expert », puisque dans l'arrêt Billi c/Italie du 26 février 1993 : « Les juges sanctionnent les experts car ils ont rendu leur rapport dans un délai non raisonnable : 12 ans, pour faute du climat. » Cet arrêt permet donc d'étendre l'article au milieu de l'expertise.

Ensuite c'est dans l'arrêt Mantovanelli c/ France du 18 mars 1997 que la Cour « a trouvé une méconnaissance du caractère équitable de la procédure dans l'absence de participation des

⁷⁹ Exposé de Florence PERRET, Compagnie des Experts près la Cour d'Appel de Versailles

⁸⁰ Exposé de Florence PERRET, Compagnie des Experts près la Cour d'Appel de Versailles

⁸¹ Exposé Florence PERRET, Compagnie des Experts près la Cour d'Appel de Versailles

requérants aux opérations d'expertise, alors que leur participation leur aurait donné la possibilité de contre-interroger les cinq témoins. »⁸²

La CEDH a donc « appliqué toutes les exigences du principe contradictoire à l'expertise technique. »

Puis les arrêts Bönisch c/Autriche du 6 mai 1985 et Brandstetter c/Autriche du 28 août 1991, ont étendu « les exigences d'impartialité et d'indépendance prévues pour le juge à l'expert. »

IV) La régularité de l'expertise

La régularité de l'expertise tient à l'indépendance et à l'impartialité de l'expert.

Nous avons vu précédemment dans le mémoire que l'expertise est régit par plusieurs principes. « L'indépendance et l'impartialité » en font partie. Ce sont des exigences communes à toutes les expertises. A défaut, l'expert judiciaire sera sanctionné par une récusation, ou par un remplacement.

Il est important de noter que les sanctions des experts amiables et judiciaires seront déterminées au cas par cas.

La récusation est un acte par lequel la partie qui nomme l'expert conteste son impartialité, et donc par la suite refuse que l'expertise soit faite par celui-ci.

Art 234 CPC : Les techniciens peuvent être récusés pour les mêmes causes que les juges. S'il s'agit d'une personne morale, la récusation peut viser tant la personne morale elle-même que la ou les personnes physiques agréées par le juge. La partie qui entend récuser le technicien doit le faire devant le juge qui l'a commis ou devant le juge chargé du contrôle avant le début des opérations ou dès la révélation de la cause de la récusation.

Si le technicien s'estime récusable, il doit immédiatement le déclarer au juge qui l'a commis ou au juge chargé du contrôle.

L'expert judiciaire va prouver son indépendance au moment où il va prêter serment.

Et l'expert amiable prouvera celle-ci en agissant la façon la plus autonome possible.

La récusation ne peut pas se demander n'importe quand et à n'importe qui. En effet, il faut faire la demande « *a priori* le dépôt du rapport d'expertise » selon l'arrêt : Civ,3^e, 20 juin

82 J.P Costa, Deuxième Table ronde : Respect du contradictoire et droit à un procès équitable en matière d'expertise judiciaire.

1979.

Et elle doit se faire « au juge qui a nommé le technicien, l'opposition d'intérêt entre les parties exigeant que la mesure sollicitée soit prise contradictoirement» (Civ, 2^e, 31 mai 1976).

Le non-respect au principe de l'impartialité, c'est à dire « la partialité », est elle aussi sanctionnée.

Par exemple, la falsification par un expert, en toute matière, des données ou même des résultats, dans ses rapports écrits ou ses exposés oraux, est punie, selon les distinctions des articles 434-13 et 434-14, de cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende ou de sept ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende. (Art 434-20 Code Pénal)

L'expert est donc sanctionné et le rapport d'expertise par la suite sera annulé.

V) La nullité du rapport d'expertise pour non-respect du principe de l'indépendance et de l'impartialité :

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation affirme pour la première fois en 2012 que : « Les exigences du procès équitable ont vocation à s'appliquer aux experts judiciaires. »⁸³

En l'espèce, le lien direct et hiérarchique existant entre l'expert et la partie civile est reproché. Car elle ne permettait « absolument pas de garantir l'indépendance de l'expert dans la procédure. »

Entre les parties, il a donc été reconnu le principe de partialité.

Or, le décret n°2004-1463 du 23 décembre 2004 précise dans son article 2-6 : « une personne physique ne peut être inscrite ou réinscrite sur une liste d'experts que si elle réunit les conditions suivantes (...) N'exercer aucune activité incompatible avec l'indépendance nécessaire à l'exercice de missions judiciaires d'expertise. »

Et l'art 237 du Code de procédure civile énonce : « Le technicien commis doit accomplir sa mission avec conscience, objectivité et impartialité. »

En appliquant ces principes, la Cour de Cassation a sanctionné le lien de subordination existant entre l'expert partial et la partie civile par « la nullité du rapport d'expertise. »

Dans son arrêt elle énonce : « *Attendu qu'en l'état de ces motifs et dès lors que la désignation d'un expert dépendant de l'une des parties ne permet pas de garantir les conditions du procès équitable, la chambre de l'instruction, qui a répondu aux chefs péremptoires des conclusions*

83 Cass.Crim.25 septembre 2012 n°12-82770, commenté par un avocat de la société BRT

des parties et souverainement apprécié l'étendue de la nullité, a justifié sa décision »

CHAPITRE 2 : Les conséquences d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres :

Une fois avoir analysé le fond et la forme de l'activité d'un expert amiable et judiciaire, nous allons maintenant expliquer les conséquences du dépôt d'un rapport d'expertise : les forces de celui-ci et les difficultés encourues par l'expert pour le rédiger.

Section 1 : Les forces et les difficultés d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres

Le rapport d'expertise est une force probante affrontant quelques difficultés.

D) Les atouts d'un rapport d'expertise sur de la marchandise

A) Les conséquences positives du rapport d'expertise :

1) L'expertise, un appui pour les juges, et les parties :

Toutes les décisions juridiques se sont appuyées sur l'expertise.

On peut dire que l'expertise est une opération indispensable à la gestion de toute réclamation aussi bien amiable que judiciaire.

Le juge ou les parties qui nomment un expert, attendent de celui-ci un constat, qui permettra de définir les origines la cause et l'étendu des dommages et donc de déterminer qui est le responsable.

En effet, le rapport d'expertise est la conclusion des observations de l'expert.

Le rapport d'expertise est une force. C'est un dossier remis au client et de là les discussions vont commencer.

C'est en fait la base de la décision du juge, puisque celui lui ci apporte clairement les faits du litige.

C'est de là que va commencer une série d'action, un déclenchement d'action des assureurs ou de l'ensemble des parties présentes.

Exemple : Un assureur demande à un expert d'intervenir pour étudier la pré-assurance d'une

marchandise. Ce dernier dans son rapport précise la quantité de marchandise, la qualité, une estimation du coût de l'assurance...

L'assureur va s'appuyer sur les conclusions de l'expert pour savoir s'il souscrit ou non le contrat d'assurance.

Un rapport d'expertise de pré-assurance est donc une force et même une sécurité pour l'assureur.

Dans l'hypothèse où l'assureur convoque un expert pour définir les causes du sinistre, il est important de noter que : *« les assureurs membres de la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurances) se sont engagés à ce que le rapport d'expertise soit transmis aux assurés qui en font la demande. Ils se sont également engagés à ce que les contrats d'assurance informent les assurés de cette possibilité. »*⁸⁴

Cela permettra donc à l'assuré de vérifier que ce qu'il a énoncé dans la déclaration de sinistre se retrouve correctement indiqué dans le rapport d'expertise.

Ensuite, dans l'hypothèse où les parties ne sont pas d'accord avec le rapport d'expertise, elles peuvent demander à l'expert une contre-expertise.

De son côté, *« l'expert est dessaisi par le dépôt de son rapport, de sorte que, postérieurement, il ne peut plus procéder à une nouvelle mesure d'instruction ni à la convocation des parties (3e Civ., 11 février 2004, Bull., III, n° 26, p. 25) »*.⁸⁵

Par contre, il aura toujours la possibilité de signaler au juge les erreurs matérielles qui se révéleraient postérieurement au dépôt du rapport.

Le rapport d'expertise peut influencer les assureurs, le juge...

2) Les conséquences d'un rapport d'expertise à travers des exemples :

A travers le premier exemple d'actualité : l'Accident ferroviaire de Brétigny sur Orge de 2013, nous étudierons les conséquences des rapports d'expertise avant qu'un jugement ne commence.

Puis dans un arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris, le 3 juillet 2014, nous expliquerons les conséquences qu'un rapport d'expertise peut apporter dans une décision.

⁸⁴ FFSA.fr

⁸⁵ Cour de cassation.fr

Il est important de noter que les conséquences générales d'un rapport d'expertise sont les mêmes dans tous les domaines : transports de voyageur, transport de marchandise..

a) Accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge

1-Faits :

« L'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge est un déraillement survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny, sur le territoire de la commune de Brétigny-sur-Orge (Essonne), à 28 km au sud de Paris.

Cet accident est une réelle catastrophe car il a entraîné la mort de sept personnes.

Le train no 3657 Inter-cités était composé de sept voitures de type Corail tractées par la locomotive BB 26005 et transportait 385 personnes à son bord. Il assurait la liaison entre la gare de Paris-Austerlitz et celle de Limoges-Bénédictins. Quittant la gare d'Austerlitz à 16 h 53, il devait entrer en gare de Châteauroux à 18 h 44 pour finalement arriver à Limoges à 20 h 05^{1,2}. À 17 h 11³, alors que le train s'apprête à traverser la gare de Brétigny sur la voie 1 (passant à droite du quai no 3), plusieurs témoins à bord constatent un choc lors du franchissement d'une traversée jonction double. Le train déraille et se sépare en deux parties entre les voitures 4 et 5. Celui-ci roule alors à 137 km/h, soit en dessous de la vitesse limite autorisée sur cette voie qui est de 150 km/h^{3,4}. Alors que la locomotive et les premières voitures continuent de rouler sur la voie 1 lors du freinage d'urgence sur une distance de 400 mètres jusqu'à l'arrêt total, la voiture no 4 se couche sur son flanc droit. L'arrière de la rame est dévié à gauche sur la voie 3 par l'embranchement simple qui suit la traversée jonction double. La voiture no 6 se retrouve en travers et fauche le quai de la voie 3 sur plusieurs dizaines de mètres, se faisant transpercer par un longeron de la marquise du quai, alors que la voiture no 5, qui présente également des traces de coups sur son flanc gauche, finit par se coucher sur la droite le long du quai de la voie 2. »⁸⁶

2-Origines et causes du dommage :

Trois enquêtes ont été ouvertes, par le parquet d'Evry, par le Bureau des Enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEA-TT) du ministère des transports et par la SNCF.

⁸⁶ Wikipedia.org

Plusieurs experts sont intervenus à la suite de cet accident : les experts de la SNCF et de leurs assureurs, les experts de la RFF et de leurs assureurs, les experts du BEA-TT

Ils sont venus constater le contexte de l'accident, les incidences et les origines immédiates de l'accident, les investigations portant sur le joint désassemblé, les investigations portant sur la maintenance de la traversée jonction double.

Plusieurs hypothèses ont été élaborées par ces experts.

3-Les premières informations et témoignages rendus :

Selon les premières conclusions dévoilées par Guillaume Pepy, le rapport confirme la thèse d'une éclisse détachée. La SNCF évoque «un événement inédit sur le réseau».

Selon Guillaume Pepy, président de la SNCF, *"l'éclisse s'est désolidarisée [des rails] et s'est logée au milieu de l'aiguillage", provoquant sans doute le déraillement. "A cet endroit, elle a empêché le passage normal des roues du train et elle aurait provoqué le déraillement du train"*⁸⁷, a précisé Pierre Izard, directeur général des infrastructures de la SNCF.

4-Le rôle des experts :

En l'espèce, les experts vont devoir constater les dommages des voyageurs, et des marchandises qui se trouvaient dans le train.

Puis ils vont analyser de façon plus technique les origines du déraillement. En effet, ils vont déterminer si le problème provient du train de la SNCF en lui-même.

Pour découvrir cela, il fera une étude sur l'entretien de celui-ci.

Ensuite un expert analysera plus précisément les rails et les infrastructures. Il fera un constat pour déterminer s'ils sont bien entretenus, et s'ils étaient bien conformes à la sécurité demandée.

5-Conséquences :

Les rapports d'expertise doivent être rédigés avec précision et clarté car ils auront de lourdes conséquences. En effet c'est eux qui indiqueront qui est responsable de l'accident.

En l'espèce, des experts judiciaires font état pour la portion du réseau ferré « *d'un état de*

⁸⁷ France Television.fr

délabrement jamais vu par ailleurs. »⁸⁸

Les experts Michel Dubernard et Pierre Henquenet écartent « *"formellement l'hypothèse de l'acte de malveillance", mais mettent sévèrement en cause des "prescriptions de maintenance", jugées "inadaptées" et "insuffisantes". Cela alors même que la gare de Brétigny "était connue des services de la SNCF comme une zone à risque", selon eux.* »⁸⁹

Le juge va analyser et confronter tous les rapports d'expertise déposés, pour ensuite arriver à une conclusion.

Ces derniers sont donc fondamentaux pour le juge car ils feront l'objet d'un débat contradictoire.

L'expert engage de lourde responsabilité en déposant son rapport.

De ce fait, celui qui constate « le délabrement des voies ferrées de la SNCF » devra être bien sûr de ce qu'il conclut dans son rapport, pour ne pas accuser quelqu'un à tort.

Le jugement de cette affaire n'a pas encore été rendu, car il est trop tôt. Pour le moment les rapports d'expertise sont encore étudiés et débattus.

Par la suite, la décision du juge adviendra de l'un des rapports d'expertise.

b) Arrêt CA Paris, Pôle 5, ch 5 , 3 juillet 2014⁹⁰ (Annexe 4)

1-Les faits : Un véhicule de +3T arrive à destination, mais au déchargement la benne de celui-ci bascule.

Problématique : Quelles sont les origines et la cause du dommage ?

2-Le rôle des experts :

Plusieurs experts vont venir constater les dommages.

Selon un expert n°1, « le dommage venait du fait qu'une partie du produit était restée collée aux parois de la benne lors du chargement ce qui, en l'absence de bâche, l'avait déséquilibré. »

Selon un autre expert n° 2: « le courrier électronique du 22/08/2007 , qui montre que la société GDE a été prévenue des problèmes que comportaient les chargements qu'elle adressait à la Société Hainault Logistique et que celui qui s'est renversé, avait été envoyé à la société

⁸⁸ Le point.fr

⁸⁹ Le point.fr

⁹⁰Arrêt CA Paris, Pôle 5, ch 5 , 3 juillet 2014, RG n°12/18941; SA Helvetia Assurances et a.c/ SA Allianz IARD et a., jugement déféré;

T.com.Paris, 11 oct 2012

Recylex parce qu'il avait été constaté, lors du levage de la benne, que celle-ci penchait et risquait de basculer. Si la société est intervenue pour rééquilibrer le chargement, aucun élément des expertises ou du dossier ne démontre que cette intervention a contribué à la réalisation de l'accident, puisque avant même qu'elle soit mise en œuvre, il avait été constaté que la benne penchait et qu'elle risquait de basculer».

La mauvaise répartition du produit qui a causé le sinistre au moment du déchargement n'était pas repérable par le chauffeur.

Par contre une personne présente lors de la pesée à vide, a conseillé au chauffeur de poser une bâche dans le fond de la benne, ce qui n'est au demeurant pas démontré.

L'expert Duthoit Cerruti précise que « le chauffeur concerné était de nationalité étrangère et n'a manifestement pas compris l'avis qui lui aurait été donné. »

3-Conséquences :

Toutes les idées apportées par les rapports d'expertise vont être étudiées et analysées par le juge avant de prendre sa décision.

En l'espèce les experts doivent être vraiment sûrs de leurs propos. En effet l'expert n° 1 précise : « le dommage venait du fait qu'une partie du produit était restée collée aux parois de la benne lors du chargement ce qui, en l'absence de bâche, l'avait déséquilibré. » Il suppose donc que la Société Recylex ou la société JPV transports est responsable.

Or un autre rapport n°2, apporte la preuve que c'est la société GDE qui est responsable.

Les rapports d'expertise ont une véritable force probante, car ils peuvent faire changer l'avis d'un juge sur certains points.

Il est important de rappeler qu'un rapport d'expertise est la base de la décision du juge. En l'espèce si le juge se fonde sur le rapport n°1, il engagera la responsabilité de la société Recylex ou de la société JPV transports, or si elle se fonde sur le rapport n°2 c'est la responsabilité de la société GDE qui sera engagée.

Le choix du juge est très difficile, donc au plus le rapport d'expertise est clair et bien fondé, au plus il pourra influencer le juge.

Conclusion : le juge c'est fondé sur le rapport d'expertise n° 2 en indiquant que la « Société GDE est la seule responsable à 95% du fait ayant causé le basculement de la benne ». Et la Société Recylex est responsable à 5% « les mesures prises pour tenter de remédier à la conséquence de l'absence de bâche dans le fond de la benne ont seulement été des mesures

insuffisantes à empêcher la réalisation de l'accident, mais elles ne l'ont ni provoqué, ni aggravé ».

B) La force de l'expert judiciaire :

Un expert judiciaire a très souvent plus de pouvoir et de force qu'un simple expert extrajudiciaire.

En effet, il pourra plus facilement obtenir des documents légaux.

Prenons l'exemple d'un accident de camion qui entraîne une perte totale de la marchandise. Le conducteur était sous l'emprise de l'alcool. L'expert judiciaire aura plus de facilité à obtenir le PV constatant l'état alcoolique du conducteur que l'expert amiable.

L'expert amiable peut se sentir inférieur car il n'est pas inscrit sur une liste des experts de juridiction. Il ne sera donc pas requis par le juge mais par l'une des parties.

Malgré ça, la convocation des experts amiables est très courante.

De plus, seul l'expert judiciaire sera convoqué lors d'une procédure pour éclairer une question de fait.

C) La force d'une expertise contradictoire :

Le principe du contradictoire français est un avantage car il va permettre aux parties de s'affirmer et de discuter entre elles.

Les conclusions des experts contradictoires semblent donc plus utiles puisque tout le monde a fait valoir ses opinions.

L'opération d'expertise et le rapport d'expertise ne sont pas « fermés ». C'est-à-dire que dès que l'expert dépose son rapport, la décision juridique n'est pas figée que sur le rapport. Il prendra en compte les discussions qui en découlent.

II) Les difficultés

Pour les experts amiables il n'y a pas de contrôle des conditions d'accès à la profession, puisqu'il n'y a pas de diplôme.

Pour les experts judiciaires, il n'y a pas de diplôme non plus mais il faut être inscrit sur une liste pour obtenir le statut. Donc il y a un certain contrôle.

Tout le monde peut devenir expert amiable mais pas expert judiciaire.

Les experts amiables en marchandise transportée par voies terrestres comme tous les experts amiables d'ailleurs, n'ont pas d'ordre étatique qui les réglemente.

Cependant, il convient tout de même de souligner un point. Certes les experts en marchandise sont divers, variés, multiples... mais pour certains, ils sont malgré tout titulaires de diplômes officiels, tels que ingénieur, transporteur routier...

Cela atteste d'une nette compétence théorique.

Mais comment choisir le bon expert à travers le réseau libre d'experts amiables ?

A) Le problème de sélection des experts amiables :

Les diplômes ne font pas tout dans l'exercice de cette profession.

En effet, l'expérience acquise avec le temps est fondamentale tout comme la réputation de l'expert.

Dans le domaine des transports terrestres de marchandise il y a beaucoup d'experts. Chacun devra donc se démarquer, en apportant la preuve qu'ils sont compétents dans leur domaine.

Le manque de norme ne permet pas de vérifier si les experts choisis sont formés et peuvent être en mesure de vérifier et évaluer le litige.

Le critère de spécialisation n'est pas toujours le plus rationnel. Il impose pour certaines missions aux experts de se déplacer : il arrive qu'un expert situé à Marseille soit amené à effectuer une expertise terrain en Bretagne par exemple.

Être expert c'est assez paradoxal, car il faut être à la fois un généraliste mais spécialisé dans tel ou tel domaine.

En effet, il faut être compétent en analyse technique du moyen de transport, en analyse de qualité de produit...

B) Les solutions :

Dans l'hypothèse où un expert ne trouve pas d'assurance RC , aurait-il du mal à exercer sa

fonction ? Est-ce un moyen de réguler la profession ?

1) Le contrôle des compagnies d'assurance

Lorsqu'un expert souhaite souscrire un contrat d'assurance RC, l'assureur va lui donner un questionnaire à remplir. Celui-ci est très précis, autant sur ses compétences, que sur son expérience.

On peut considérer cet entretien comme un contrôle de la part de la compagnie d'assurance. Si l'expert ne « réussit » pas à obtenir la souscription d'une garantie RC c'est qu'il n'est pas considéré avoir les compétences requises.

Donc en quelque sorte les compagnies d'assurance joueraient le rôle de « contrôleur » des experts.

Et la certification est-elle une solution pour faire face au difficile choix entre les experts ?

2) Le contrôle par la certification :

Il existe des accréditations et des certifications qui permettent aux experts d'avoir une certaine reconnaissance.

Celles-ci sont complémentaires.

La certification vient reconnaître et attester la qualification d'une personne soit à l'issue d'une formation, soit à l'issue d'expériences réalisées dans différents emplois ou activités.

- La certification EEA rendue par la CNPP :

La certification Expert Evaluator et d'Assurance « atteste que l'expert certifié possède la compétence professionnelle pour réaliser des expertises amiables notamment dans le cadre des contrats d'assurance dommage (assurance de bien et de responsabilité). »⁹¹

« Le CNPP, expert en prévention et en maîtrise des risques, a pour vocation de développer, diffuser et évaluer les connaissances et savoir-faire en sécurité des personnes, du patrimoine matériel et immatériel et de l'environnement, dans toutes les activités et tous les milieux. »⁹²

⁹¹ Certification EEA, La revue de la compagnie des experts, n°85, 1^{er} trimestre 2012

⁹² CNPP.com

La certification peut être obtenue pour le moment pour les spécialités suivantes :

- Bâtiment
- Matériels et installations
- Préjudices immatériels et marchandises
- Plaisance

L'expert en marchandise transportée par voies terrestres peut donc s'il veut, être reconnu en France par la certification EEA.

Cette certification permet la reconnaissance des experts. Mais elle connaît tout de même des limites, notamment une :

étant donné que la profession d'expert est une profession que l'on pratique en fin de carrière, après avoir acquis une certaine expérience, la grande majorité des experts n'estime donc pas avoir le besoin et l'utilité de passer cette certification.

Le CESAM offre lui aussi la possibilité d'avoir une certification reconnue par le CNPP.

Pour le moment la certification relative aux experts terrestres n'est pas encore mise en place. Seule la certification des experts plaisance existe.

III) Les autres difficultés

A) La pression soumise aux experts :

Les experts en marchandise transportée par voies terrestres sont soumis à plusieurs pressions :

- Ils doivent agir dans les délais fixés, pour éviter que la marchandise se détériore encore plus.
- Ils subissent la pression de tous les intervenants impliqués dans l'expertise, pression qui saura d'autant plus active que les dommages seront importants.
- Ils peuvent être soumis à la pression de la presse (si l'expertise est médiatisée).

Je profite de prendre l'exemple de l'accident de Brétigny-sur-Orge (p75) pour montrer un exemple de pression face auquel l'expert peut être soumis.

En l'espèce, l'accident est d'actualité donc de nombreux journaux, revues, site internet en parlent. Les journalistes ne sont pas des experts donc ils racontent ce qu'ils entendent. Parfois les informations dans les journaux ne sont pas toujours vraies.

En l'espèce, avec la liberté d'expression, la presse se permet de donner des informations sur l'accident alors que les rapports d'expertise n'ont pas encore été

rendus. Les journaux mettent donc la pression aux experts pour qu'ils déposent leur rapport pour affirmer la vérité.

B) Le non-respect du contradictoire :

Il arrive que des expertises ne respectent pas dans le fond et dans la forme le principe du contradictoire.

Exemple : l'expertise à distance.

L'expertise à distance également appelée télé-expertise, « *permet à un expert de constater et de déterminer le montant des dommages à la suite de l'envoi de photographes et de documents numériques* ». ⁹³

Cette expertise connaît donc des faiblesses car elle n'a pas la même valeur qu'une expertise contradictoire.

Section 2 : Les conséquences d'un rapport d'expertise en marchandise pour les parties prenantes :

Nous avons vu précédemment qu'un expert en marchandise transportée par voies terrestres peut être convoqué pour une intervention en prévention de risque ou pour faire un constat de sinistre.

L'expertise contradictoire convoquera toutes les parties en cause suivantes :

L'expéditeur, le chargeur, le commissionnaire, le voiturier, le destinataire, l'emballeur, les manutentionnaires, et bien sur tous les assureurs de ces intervenants, afin de déterminer les causes les circonstances et l'étendue des dommages.

Ces parties ont la possibilité d'assister à l'expertise ou alors de se faire représenter.

D) Les effets de la prévention d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres

Prenons l'exemple précis des marchandises conteneurisées.

Les marchandises peuvent être transportées dans plusieurs sortes de conteneurs :

93 J.Landel, *Lexique des termes d'assurance*, Edition L'argus de l'assurance, 6eme Edition, 2010

- conteneur classique
- conteneur à toit ouvert
- conteneur plate-forme
- conteneur ventilé
- conteneur citerne
- conteneur thermique
- conteneur frigorifique

Un expert interviendra au moment du chargement (empotage) de ces conteneurs pour vérifier le conditionnement, l'emballage et l'étiquetage, puis le chargement et l'arrimage, son but étant de prévenir les risques. On peut parler d'agrèage de la marchandise et des conteneurs comme des opérations d'empotage.

L'expert va donc devoir définir ici qui a effectué les opérations d'emballage, d'étiquetage, de chargement, d'arrimage, de calage, de saisissage et de déchargement des marchandises.

La qualité du chargement et des opérations qui vont avec, doit être établie avec soin. Car si les marchandises partent dans de bonne condition, elles arriveront généralement en bon état à destination.

Qu'est-ce qu'on entend par « soin » de la marchandise ?

Dans un premier temps, l'article 6 du contrat type général précise :

«1. Lorsque la nature de la marchandise le nécessite, celle-ci doit être **conditionnée, emballée, marquée ou contremarquée** de façon à supporter un transport exécuté dans des conditions normales et des manutentions successives intervenant en cours de transport, et à ne pas constituer une cause de danger pour le personnel de conduite ou de manutention, les autres marchandises transportées, le véhicule ou les tiers.

2. Sur chaque colis, objet ou support de charge, **un étiquetage** clair doit être effectué pour permettre une identification immédiate et sans équivoque de l'expéditeur, du destinataire, du lieu de livraison, ainsi que de la nature de la marchandise. Les mentions des étiquettes doivent correspondre à celles qui figurent sur le document de transport. »

S'il constate, une absence ou un défaut de ces derniers, avant que le transport débute, son rapport d'expertise aura la force de pouvoir faire changer les emballages défectueux ou d'en

rajouter là où il n'y en a pas.

**Le rapport d'expertise de prévention permet d'éviter les endommagements
d'une marchandise**

II) Les portées de la constatation d'un expert en marchandise transportée par voies
terrestres

Il est important de noter que pour une expertise de constatation, sur des marchandises transportées en conteneur, il faut fournir plusieurs informations en plus de celles relativement générales comme la date de la requête... :

- le nom du dernier transporteur
- le déroulement du voyage du conteneur en précisant en particulier la date et l'heure de départ du conteneur du port de déchargement et la date et l'heure d'arrivée du conteneur chez le réceptionnaire
- La situation du conteneur au moment de l'expertise : scellé, ouvert, en cours de dépotage, entièrement dépoté ;
- Le numéro du scellé et vérifier qu'il correspond à celui indiqué sur le manifeste, connaissance ou tout document qui accompagne la marchandise ;
- Les caractéristiques du conteneur (numéros) et son immatriculation

L'expert en marchandise transportée par voies terrestres fera lui aussi, un constat de l'état de l'emballage et de l'étiquetage des marchandises.

S'il constate, une absence ou un défaut de ces derniers, son rapport d'expertise apportera la preuve que le donneur d'ordre est responsable (art 6 contrat type général).

Donc les constats d'un expert sont la source des décisions de justice.

Prenons l'exemple d'un arrêt rendu par la Cour de cassation le 9 avril 2013 :(ANNEXE 5)

Faits : la société Pierre Lembo a confié à la société Transports Foulon, assurée auprès de la société Axa France venant aux droits de la société Axa courtage, le déplacement d'une scie à pierre d'un poids de quinze tonnes, dont l'armoire électrique a été détériorée pendant le transport. La société Axa France ayant refusé sa garantie, la société Pierre Lembo a assigné le transporteur et son assureur en indemnisation.

La Cour de Cassation confirme la décision de la Cour d'Appel aux motifs :

- *Lors de l'expertise contradictoire, les salariés de la société Pierre Lembo et de la société Transports Foulon ont effectué des déclarations concordantes, desquelles il résulte que l'employé de la société Pierre Lembo a fixé l'armoire sur la potence au moyen d'une sangle puis a posé le tout au dessus du chargement et que, lors du démarrage à un carrefour, le conducteur a constaté la chute de l'armoire électrique suite à une rupture de la sangle la liant à la potence ; qu'il relève que les explications et écritures postérieures des parties, qui tentent de " réécrire le sinistre ", ne sont pas de nature à remettre en cause la version commune de leurs employés peu après les faits ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations, **la cour d'appel, qui a retenu que la seule cause du sinistre était la rupture de la sangle, a répondu aux conclusions prétendument omises.***

On constate donc dans cet arrêt l'importance de l'expertise.

Ensuite un expert en marchandise transportée par voies terrestres a également pour mission, de constater si la marchandise avait bien été chargée, arrimée, déchargée.

Et il peut en même temps intervenir pour déterminer si le transporteur est responsable.

Dans l'hypothèse où l'expert constate une faute du transporteur, il la présentera plus précisément dans son rapport.

Suite à ça, la responsabilité du transporteur peut être engagée.

A contrario, l'expert peut constater un vice propre de la marchandise, un cas de force majeure, une défectuosité non apparente du chargement etc. Cela dégagera le transporteur de toute responsabilité.

- *Attendu en second lieu, qu'ayant constaté que le conditionnement et le chargement de la marchandise ont été effectués par la société Pierre Lembo avec du matériel lui appartenant, l'arrêt relève que la société Transports Foulon ne s'est pas immiscée dans ces opérations, **que la cause du sinistre est connue, s'agissant d'une rupture de la sangle de maintien de l'armoire électrique à la potence, et que l'attention du transporteur ne pouvait être attirée par l'utilisation d'une telle sangle, qui est d'usage courant dans les opérations de transport ; que de ces constatations et appréciations, la Cour d'Appel, qui n'avait pas à procéder à une recherche que ses constatations rendaient inopérantes, a pu, par une décision motivée, déduire que l'avarie de la marchandise provenait d'une défectuosité non apparente du chargement, ce qui exonérait la société Transport Foulon de sa responsabilité.***

III) L'influence de l'expertise de prévention sur l'expertise de constatation :

L'expert qui fait une constatation de dommages à la suite d'un transport terrestre, peut demander (si il y en a un) le rapport d'expertise de prévention préalablement rédigé.

Exemple : Si une expertise d'agrèage atteste de façon irrévocable que les emballages n'étaient pas en très bon état au départ (et s'ils n'ont pas été changé par la suite). Et si un dommage est constaté à l'arrivée. Alors l'expert, s'il le demande, pourra s'appuyer sur les conclusions du rapport d'expertise de prévention pour prouver que le dommage provient des mauvais emballages.

Dans ce cas-là, ce dernier rapport est un outil qui permet aux parties concernées de faire valoir leur droit.

Les limites techniques du juge sont couvertes par l'expert.

IV) Les effets de l'expertise sur les prescriptions d'assurance et de transport :

Les experts en marchandise transportée par voies terrestres doivent intervenir avant l'expiration de deux types de prescriptions :

A) La prescription biennale prévue par l'art L114-1 du code des assurances

Art L114-1 code des assurances: Toutes actions dérivant d'un contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de l'événement qui y donne naissance.

Toutefois, ce délai ne court :

1° En cas de réticence, omission, déclaration fautive ou inexacte sur le risque couru, que du jour où l'assureur en a eu connaissance ;

2° En cas de sinistre, que du jour où les intéressés en ont eu connaissance, s'ils prouvent qu'ils l'ont ignoré jusque-là.

Quand l'action de l'assuré contre l'assureur a pour cause le recours d'un tiers, le délai de la prescription ne court que du jour où ce tiers a exercé une action en justice contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier.

La prescription est portée à dix ans dans les contrats d'assurance sur la vie lorsque le bénéficiaire est une personne distincte du souscripteur et, dans les contrats d'assurance contre les accidents atteignant les personnes, lorsque les bénéficiaires sont les ayants droit de l'assuré décédé.

Pour les contrats d'assurance sur la vie, notwithstanding les dispositions du 2°, les actions du bénéficiaire sont prescrites au plus tard trente ans à compter du décès de l'assuré.

L'art L114-2 précise: « La prescription est interrompue par une des causes ordinaires d'interruption de la prescription et par la désignation d'experts à la suite d'un sinistre. L'interruption de la prescription de l'action peut, en outre, résulter de l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception adressée par l'assureur à l'assuré en ce qui concerne l'action en paiement de la prime et par l'assuré à l'assureur en ce qui concerne le règlement de l'indemnité. »

1) Les effets de l'expertise amiable :

« La désignation d'un expert amiable interromp la prescription que si l'autre partie a été convoquée ou a participé aux opérations d'expertise »⁹⁴

Un nouveau délai recommence ensuite à courir pour une durée de deux années.

Par conséquent, en fonction du rapport rendu par l'expert, cette interruption de prescription va permettre aux parties concernées de disposer de plus de temps pour pouvoir engager une action.

⁹⁴ Civ. 1^{re}, 21 oct.2033, n°01-13.417

2) Les effets de l'expertise judiciaire :

Comme les experts amiables, « la désignation judiciaire de l'expert n'est interruptive que si l'autre partie a été appelée à la procédure. »⁹⁵

Cela permettra aux victimes d'avoir plus de temps pour engager des actions.

L'intervention d'un sapiteur interrompt-elle la prescription biennale comme la désignation d'experts?

3) Les effets de l'intervention d'un sapiteur

Le 30 juin 2011, la 2ème Chambre Civile de la Cour de Cassation rend un arrêt concluant : « Sauf décision dans un autre sens, et réserve faite des règles propres aux expertises judiciaires, nous considérons que le recours à un sapiteur ne pourrait constituer une désignation d'expert interrompant la prescription biennale que si, avec l'accord du client de l'expert ou des deux parties, elle modifiait la mission qui, à l'origine, avait été donnée à l'expert ».

B) La prescription annale prévue par l'art L133-6 du Code de commerce :

Pour éviter que les preuves ne dépérissent et que le transporteur ne soit soumis à des réclamations trop tardives, « *la prescription pour les transports terrestres intérieurs et internationaux est annale* ». ⁹⁶

⁹⁵ Civ. 1^{re}, 30 mai 1995, Bull.civ.I.219, RCA 1995.310, RGAT 1995. 580, note Kullmann

⁹⁶ I.Bon-GArcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, Précis Dalloz, 1er Edition, 2010

Art L133-6 Code de commerce :

Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.

Selon cet article, les actions de responsabilité pour perte, avarie et retard sont prescrite au bout d'un an, sauf lorsque le transporteur est soupçonné de fraude ou d'infidélité c'est à dire « *de volonté malveillante, de déloyauté, de dissimulation à son profit du préjudice causé à l'expéditeur ou au destinataire par suite de l'avarie ou de la perte. Com, 2 janv.1952, D.1952* »⁹⁷

Dans ces cas, la prescription est de 5 ans et non un an.

1) Les effets de l'expertise amiable :

Une expertise amiable n'interrompt pas la prescription annale.

Par conséquent, l'expert va devoir faire sa mission et son rapport d'expertise le plus vite possible afin de pouvoir détecter rapidement d'où proviennent les dommages ; et pour ensuite déclencher les actions de paiement, de remboursement.

2) Les effets de l'expertise judiciaire :

L'art 2239 du code civil précise : « La prescription est également suspendue lorsque le juge fait droit à une demande de mesure d'instruction in futurum présentée avant tout procès. Le délai de prescription recommence à courir, pour une durée qui ne peut être inférieure à six mois, à compter du jour où la mesure a été exécutée. »

⁹⁷ I.Bon Garcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 1re Edition 2010.

Dans l'hypothèse où cet article vise les mesures d'instructions in futurum prévu à l'article 145 CPC, il pourrait « également s'appliquer à l'expertise prévue à l'art L133-4 C.com, sachant qu'il s'agit bien d'une mesure destinée à établir la preuve d'un fait dont peut dépendre la solution d'un litige futur. »⁹⁸

Par conséquent, l'expertise judiciaire établit par un expert en marchandise transportée par voies terrestres interrompt la prescription annale.

Là aussi, cette interruption permet aux réparations de préjudice d'avoir plus de chance d'aboutir.

Il est important de préciser, que la mise en place d'une expertise amiable ou judiciaire, dans l'hypothèse où elles interrompent les effets de la prescription, ne dispense pas les destinataires d'accomplir les formalités d'usage telles que les réserves, dans les formes et délais requis.

Section 3 : L'expertise de marchandise transportée par voies terrestres à l'international

Comment le milieu de l'expertise affronte-t-il l'international ?

D) L'influence de l'Europe dans le domaine de l'expertise en marchandise transportée par voies terrestres

L'Europe a dynamisé l'expertise.

A) La FUEDI

Le marché de l'expertise terrestre en France, n'est pas structuré comme le marché de l'expertise maritime. En effet ce dernier marché comprend des organisations professionnelles : Chambre Nationale des experts plaisance, association, groupements d'experts...

Par contre le marché de l'expertise terrestre en Europe est plus structuré :

L'Europe intervient dans le domaine de l'expertise pour réguler la concurrence. En effet, elle a voulu encadrer la profession d'expert en uniformisant les normes de l'expertise.

Nous avons vu précédemment dans le mémoire, que le domaine de l'expertise en France est régi par un certain nombre de règles.. De plus nous avons vu que la mondialisation est très

⁹⁸ I.Bon-Garcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 1er Edition,2010

prisé dans ce domaine..

Pour faciliter les relations entre les pays et plus précisément entre les pays Européens, il a été créé la FUEDI.

La Fédération Européenne des Pertes Réglages experts FUEDI a été mise en place en 1968 par la Belgique, l'Allemagne et la France.

Les statuts de celle-ci ont été approuvés le 13 mai 1972 par les représentants ci-dessus et par son nouveau membre : les Pays Bas.

« La FUEDI est reconnue par la Commission Européenne comme l'organe représentatif de tous les experts en sinistres professionnels en Europe. »⁹⁹

Aujourd'hui la FUEDI regroupe 14 associations membres qui se réunissent à peu près 2 fois par an pour sous la direction d'un directeur exécutif, Marketing / Directeur de la Communication et un directeur de l'éducation.

Quelles sont les membres de la FUEDI ?

Allemagne BTE
Autriche AFILA
Belgique
GEBCAI
Danemark
DALAX
Espagne AESPER /
APCAS
France CEA
Grèce HALA
Italie AIPAI
Luxembourg CEL
Les Pays-Bas
NIVRE
Pologne Snels
Portugal CNPR
Royaume-Uni &
Irlande
CILARussie NAIA
Suède SOFS

Quelles sont les objectifs et les avantages de la FUEDI?

⁹⁹ <http://www.fuedi.eu>

➤ Dans le domaine de l'expertise « *des informations, des conseils sur toutes les questions d'ordre professionnel* » peuvent être échangées entre les associations membres.

La FUEDI s'occupe de faire respecter à ses membres « *les règles de déontologie strictes, y compris le maintien des qualités d'intégrité et d'impartialité.*

La fédération a pour but de promouvoir la profession indépendant/ impartial de la perte de réglage pour le secteur de l'assurance et d'autres secteurs du commerce. »

➤ Elle doit établir le maintien des normes de conduite professionnelle et de compétence.

« *La FUEDI a un accès direct à la Commission Européenne, par des réunions régulières avec le chef de l'Unité de l'assurance et des pensions, les institutions financières de la DG Marché intérieur. Nous entendons donc de l'évolution, qui peut conduire à des changements dans la législation et des règles métier.*

La FUEDI est la seule organisation européenne des experts qui traite directement avec les consommateurs et peut donc soutenir ses associations membres à la même position dans leurs pays restrictifs et de réglementer leur profession à l'échelle nationale.

La FUEDI est la seule organisation européenne des experts en sinistres et donc le seul contrepois possible à la consolidation croissante des assureurs et des courtiers d'assurance, ce qui rend très influent dans le processus de prise de décision. »¹⁰⁰

B) La création d'un groupe d'experts dans le domaine de la sûreté des transports terrestres.

Dans une décision du 31 mai 2012 (**Annexe 6**), la Commission Européenne convient de créer un groupe d'experts en matière de sûreté des transports terrestres :

La décision est prise en application du Livre blanc de la Commission intitulé « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* », qui préconisait sa création.

Elle vient définir les tâches et la structure du groupe. Ce dernier « *assiste la Commission dans le développement d'instruments de suivi, d'évaluation et de diffusion des résultats des actions engagées à l'échelon de l'Union Européenne dans le domaine de la sûreté des transports terrestres, contribue à la mise en œuvre des programmes d'action de l'Union Européenne en la matière, principalement en procédant à l'examen de leurs résultats et en proposant des améliorations des actions menées, stimule l'échange d'informations sur les actions entreprises (...), et émet des avis ou adresse des rapports à la Commission, soit à la demande de celle-ci, soit de sa propre initiative, sur toutes questions pertinentes au regard de la*

¹⁰⁰ <http://www.fuedi.eu>

promotion de la sûreté des transports terrestres dans l'Union européenne ». Il peut mettre en place des groupes de travail pour l'examen de questions spécifiques, qui sont dissouts aussitôt leur mandat rempli. Il est composé des autorités des États membres compétentes, avec un représentant par État membre des ministères responsables des transports terrestres et un représentant par État membre des ministères responsables de la sûreté ou des questions de maintien de l'ordre. »¹⁰¹

A travers cette création, nous constatons que l'Europe joue un rôle important dans l'évolution de l'expertise en marchandise transportée par voies terrestres. Elle cherche à uniformiser les moyens de sûreté entre les pays européens.

C) Comparaison de l'expertise française avec l'expertise d'autres pays européens :

1) L'expertise anglaise :

A la différence du système français, le juge anglais ne peut pas faire appel à des experts judiciaires. Pour la simple et bonne raison, qu'il n'y a pas d'auxiliaires de justice dans les pays du Common Law.

L'expert anglais est un témoin et non un expert judiciaire.

« La tradition accusatoire des pays du Common law place le juge en situation d'arbitre des débats entre experts, nommés par les parties. »¹⁰²

La procédure des pays de Common Law est accusatoire, ce sont les parties qui organisent et animent le procès.

Le juge n'a donc aucune initiative, *« tous les éléments nécessaires à la solution du procès sont présentés au juge par les avocats des parties. »¹⁰³* Le juge anglais est trop « passif ».

Par conséquent, les problèmes techniques ne seront pas conclus par *« un homme de l'art (...) Il n'aura que les explications données par des témoins de chaque partie. »¹⁰⁴*

Il existe le système du « cross examination », où chacun des experts des parties sera interrogé par la partie adverse.

¹⁰¹ <http://eur-lex.europa.eu>

¹⁰² Cour de cassation : l'expertise française sous le regard international

¹⁰³ C.Jauffret-Spinosi, Revue Experts n° 26-03/1995 : *L'expertise en droit comparé*

¹⁰⁴ C.Jauffret-Spinosi, Revue Experts n° 26-03/1995 : *L'expertise en droit comparé*

De plus, la mission d'un expert anglais se différencie de la mission d'un expert français.
En effet celle-ci ne sera pas définie par une décision du juge puisqu'il n'est qu'un « témoin. »

2) L'expertise allemande :

La grande différence entre l'expertise allemande et l'expertise française c'est que l'expertise allemande ne respecte pas le principe du contradictoire.

De ce fait, les parties allemandes ne sont pas invitées à discuter et à donner leurs avis, sauf exception, dans le cas où l'expert convoque lui-même la partie.

Selon ce système allemand, le rapport doit être oral, donc l'expert assiste à l'audience du jugement. A la différence de l'expert français qui lui, sera dessaisi au moment du dépôt de son rapport.

Le rapport d'expertise allemand peut être contesté par tout moyen.

D) L'intervention d'un expert français dans un autre pays de l'UE

Nous avons constaté que l'expertise est assez différente selon les Pays Européens.

Donc comment faire lorsqu'un expert français interviendra pour une expertise en marchandise transportée par voies terrestres, qui aura lieu dans un autre Pays Européen ?

Plusieurs règles de convergence européenne ont été mises en place :

- « Une symbiose absolue entre les juges du ou des pays concernés, les avocats et les experts
- Faire appel aux juges de liaison des pays étrangers, qui peuvent se faire assister de certains experts du dit pays, afin qu'ils expliquent aux experts commissaires les principes directeurs des expertises et des règles de droits du pays considéré. »¹⁰⁵

- Possibilité de désigner « des collègues d'experts internationaux. Ces experts auront la connaissance des règles expertales de leur propre pays et la connaissance des magistrats locaux. De plus, ils auront été désignés par leur pays, comme étant les plus représentatifs dans leur technique, et habitués à utiliser un certain nombre de règles internationales de convergence expertale. »¹⁰⁶

¹⁰⁵ F. Pinchon, La revue Experts n° 55-06/2002 : Les expertises internationales

¹⁰⁶ F. Pinchon, La revue Experts n° 55-06/2002 : Les expertises internationales

II) Le cadre juridique d'une expertise de marchandise transportée par voies terrestres, à l'étranger

Prenons un exemple pour étudier ce point : En avril 2014, 1 tonne de denrées périssables a été transporté de Aix à Pheonix (USA) par voie routière, maritime puis voie routière.

Le transporteur routier français a suivi sa marchandise par voie maritime.

La marchandise est arrivée endommagée à destination.

Suite à la livraison, le destinataire américain saisit le tribunal.

Il est intéressant de se poser les questions suivantes :

Dans quels moyens de transports le dommage a-t-il eu lieu ? Dans le transport routier ou le transport maritime ?

Prenons l'hypothèse qu'une expertise a été faite à la sortie du navire : le rapport a conclu que la marchandise était en bon état.

Par conséquent, les dommages ont forcément été causés pendant le transport routier international aux USA.

Mais quelles sont les véritables causes des dommages ?

Quels sont le tribunal et la loi applicable en cas de résolution judiciaire du litige ?

Dans un premier temps, il faut vérifier, si le contrat des parties avait prévu une clause compromissoire (non), à défaut, le litige sera tranché par une juridiction étatique (oui).

Le transport routier est international, donc il faut se demander si les contractants ont appliqué la Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route (CMR) du 19 mai 1956. ?

La France est partie contractante, mais pas les Etats-Unis.

L'article 1 de la CMR prévoit : « La présente convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties. »

Article 2 : « Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf éventuellement pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique néanmoins, pour l'ensemble du transport. »

Conclusion, le texte légal qui permet de trancher des litiges entre des parties de nationalités différentes (la CMR), s'appliquera pour ce transport routier international.

Cette convention marque bien la différence entre un dommage apparent et non apparent. Par contre elle reste assez muette sur la notion de livraison.

En l'espèce, des réserves ont-elles été prises à la livraison ?

Le destinataire doit faire des réserves (précises et motivées) au moment même de la livraison pour les dommages apparents et il a sept jours à compter de la livraison (dimanches et jours fériés non compris) pour faire une réserve des dommages non apparents (Art 30 CMR).

A défaut, s'il n'a pas fait de réserves dans les délais, la CMR ne prévoit pas de forclusion

Selon **l'article 31-1 de la CMR**, « à défaut d'un accord contractuel entre les parties, le demandeur peut saisir soit le tribunal du lieu du défendeur (lieu du siège principal, succursale ou intermédiaire qui a conclu le contrat), soit le lieu de prise en charge de la marchandise ou celui de livraison convenu. »

De ce fait, le destinataire américain va pouvoir saisir le tribunal américain ou le tribunal français.

➤ Dans l'hypothèse où le demandeur saisit le tribunal français :

Une expertise judiciaire prévue par l'art L133-4 du code de commerce va être mise en place.

➤ Dans l'hypothèse où le demandeur saisit le tribunal américain :

Il faut se demander si il y a des experts judiciaires aux USA.

« Aux USA c'est aux parties et à leurs conseils d'agir comme enquêteurs et de présenter aux jurés leur version des faits avec témoins, documents, etc. Cela commence par la procédure de discovery qui est une sorte de droit de perquisition civil- principalement documentaire – chez la partie adverse à la disposition des parties. Puis les parties doivent produire au procès des exhibits, des pièces avant de soumettre les témoins à la cross examination. »

Les parties américaines sont obligées de donner le maximum d'information même *« si cela va à l'encontre de leurs propres intérêts. »*

Aux USA il n'y a pas d'experts mais des jurés. *« Quand on parle d'expertise aux USA, il est toujours question, au fond, de reprendre du pouvoir aux jurés. Or il est hors de question de supprimer les jurys ou de limiter leur rôle. On souhaite que ce soit eux qui tranchent toutes les questions importantes de fait. »*

Conclusion, il n'y a pas d'expert judiciaire aux USA mais il y a des Jurys.

Par conséquent, en l'espèce, c'est au destinataire à apporter aux jurys les preuves des dommages de la marchandise.

Quelle est l'étendue de la responsabilité du transporteur international selon la CMR ?

L'article 17- 1 de la CMR prévoit : « le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie qui se produit entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison ».

Le transporteur routier international a donc une obligation de résultat sauf dans les cas d'exonération suivants :

- Circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier
- Faute ou ordre de l'ayant droit
- Vice propre
- Emploi d'un véhicule ouvert et non bâché
- Absence ou défectuosité de l'emballage
- Chargement, arrimage, déchargement effectué par l'expéditeur ou le destinataire
- Nature particulière de la marchandise rendant son transport plus délicat
- Imperfection ou insuffisance des marques d'identification des marchandises

- Transports d'animaux vivants.

Il est important de noter que les plafonds d'indemnisation en cas de perte ou d'avarie prévus par la CMR sont différents de ceux prévus pour les transports intérieurs.

En effet elle prévoit une indemnisation à 8,33 DTS par kilogramme du poids brut manquant ou avarié.

Un expert interrompt-il la prescription internationale prévue par la CMR ?

L'article 32 de la CMR :

1- Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court :

- a) dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée ;
- b) dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ;
- c) dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. - Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. - Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption

de la prescription.

4. - L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Le but de la prescription est d'éviter que les conflits et que les actions en justice continuent indéfiniment.

Comme en droit national, il existe des moyens qui vont suspendre le délai de prescription. Et des moyens qui vont augmenter le délai de prescription de 1 an à 3ans comme par exemple la faute lourde du transporteur.

Mais à la différence du droit national, la désignation d'un expert n'interrompt pas la prescription annale internationale.

L'opération et le débat d'une expertise sont soumis au principe du contradictoire. Cela oblige l'expert à convoquer les parties intéressées, afin qu'il leur communique les documents et les informations qui vont lui servir à établir son avis. Et cela permet aux parties de discuter entre elles pour faire valoir leurs arguments.

A défaut, la nullité du rapport d'expertise sera engagée.

Les experts amiables et judiciaires doivent également respecter le principe de l'indépendance et de l'impartialité pour prouver leur neutralité et leur objectivité.

Dans le domaine du transport terrestre de marchandise, le dépôt du rapport d'expertise est une véritable force. En effet pour définir quelle est la cause du dommage, le juge va s'appuyer sur le rapport d'expertise.

L'assureur va également s'appuyer sur le rapport d'expertise pour savoir si oui ou non il indemniser son assuré.

Les experts en marchandise transportée par voies terrestres, comme tous les experts d'ailleurs n'ont pas de diplômes officiels. Cela pose un problème pour choisir le bon expert à travers le réseau libre d'experts.

Pour faire face à cela, l'assurance RC, et la certification peuvent être un moyen de réguler la profession.

Il est important de retenir que la désignation d'un expert amiable ou judiciaire interrompt la prescription biennale prévue par l'art L114-1 du code des assurances, que si l'autre partie a été convoquée ou a participé aux opérations d'expertise.

De plus concernant la prescription annale des transports prévue par l'art L133-6 du code de commerce, l'expert amiable n'interrompt pas cette prescription contrairement à un expert judiciaire.

L'Europe influence et dynamise l'expertise par sa création d'organisation, de groupe d'experts, malgré la différence qui existe entre les systèmes européens.

Pour affronter ces différences, un cadre juridique va s'adapter à l'expertise en matière de transports terrestres de marchandises à l'international.

CONCLUCLUSION : L'expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres et son avenir

Les experts n'ont pas de formation d'état et de diplôme. Donc pourquoi ne pas prévoir des formations et un diplôme d'expert en marchandise transportée par voies terrestres pour l'avenir ?

L'expertise française manque de régulation, il serait donc judicieux de mettre en place un diplôme d'état pour les experts en général y compris pour les experts terrestres.

Quels seraient les avantages ?

- une reconnaissance pour les experts dans leur spécialité.
- Pour avoir le diplôme, il faudrait passer un examen ; ce qui obligerait les experts à disposer de connaissances dans plusieurs domaines.

Ex : des notions en droit des transports...

- L'expertise sur des marchandises transportées par voies terrestres est très variée, donc les experts en obtenant leur diplôme auraient des notions dans bon nombre de domaines
- Conforter les compagnies d'assurance et les parties dans leur choix des experts.

Et les inconvénients ?

- Que vont faire les anciens experts ? Accepteront-ils de passer un examen?

Il serait peut être judicieux de prévoir une équivalence en fonction des années d'expérience.

Quelles sont les améliorations envisageables possibles pour la prévention des erreurs d'expertise liées aux experts ?

Guy Tufféry, Directeur de recherche émérite de l'Anses nous expose plusieurs propositions :

-La mise en place d'un organisme « *indépendant et compétent responsable d'un dispositif approprié d'évaluation scientifique et technique des experts par les pairs et d'attestation de compétence par discipline, spécialité et profil détaillé de compétence* ». ¹⁰⁷

Cette organisation pourrait recommander les experts à ceux qui en ont besoin.

-« *Créer une base (ou des bases) de données nationales des experts par compétence précises, qui permettrait une sélection objective sur le choix des experts selon leur spécialité.*

¹⁰⁷ G.Tufféry, Erreur d'expertise et erreur d'experts : améliorer les systèmes de recrutement et de suivi des compétences des experts, Revue des Experts n°95, 2001, Avril pp 42 à 45

BIBLIOGRAPHIE

I) Traités et manuels

G.Cornu, *Vocabulaire Juridique*, 7^e édition, 2005

I.Bon Garcin, M.Bernadet, Y.Reinhard, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 1^{re} Edition 2010.

J.Landel, *Lexique des termes d'assurance*, Edition L'argus de l'assurance, 6^{eme} Edition, 2010

J.Le Clère, *Expertise et arbitrage en matière maritime et fluviale*, Librairies techniques (impr. R. Faucqueur et Cie), 1964

M.Zavaro, *Questions d'experts (et réponses des juges)*, Edilaix, 2^{eme} édition

Lamy Transport Tome 1 2014

Code des assurances commenté, Edition l'argus de l'assurance, 30^e édition

O.Leclerc, *L'indépendance de l'expert, publié dans « l'expertise : enjeux et pratique*, K.Favro ; Ed 2009

Définition, Lamy Assurances, édition Argus 2007

II) Articles et revues juridiques

J-P.Marcq, *Le commissaire d'avaries une institution originale*, **Gazette de la chambre** n°32, 2013

La lettre n°50 du CNCEJ, *Information pratique sur les changement de taux de tva*, juillet 2014.

La revue de la compagnie des experts :

M.Lefebvre, *La convention d'expertise amiable contradictoire 2008*, La revue de la compagnie des

experts, N°85, 1 Trimestre 2012 p 21

Certification EEA, La revue de la compagnie des experts, n°85, 1^{er} trimestre 2012

La Revue Experts :

G.Tufféry, *Erreur d'expertise et erreur d'experts : améliorer les systèmes de recrutement et de suivi des compétences des experts*, Revue Experts n°95, 2011, Avril p42 à 45

D.Lencou, *La réduction à cinq ans de la durée de la prescription de l'action en responsabilité civile contre l'expert judiciaire*, Revue Experts n°79, 2008, juin, -p10à 11

J.M. DAVID, *De la responsabilité de l'expert judiciaire*, Revue Experts n°06-09/1989

CA Aix en provence, 5 decembre 2013 N°2013/447, *Jurisprudence de l'expertise*, Revue Experts n°11 3 avril 2014

C.Jauffret-Spinosi, *L'expertise en droit comparé*, Revue Experts n° 26-03/1995

F. Pinchon, *Les expertises internationales*, Revue Experts n° 55-06/2002 :

G. Tufféry, *Erreur d'expertise et erreur d'experts : améliorer les systèmes de recrutement et de suivi des compétences des experts*, Revue Experts n°95, 2001, Avril pp 42 à 45

Lexbook Revue, 12 janvier 2013, p5

Bulletin des transports et de la logistique N°3514, 21 juillet 2014

III) Jurisprudences commentées

CA de Metz, 17 juin 2014 ; RG N°09/03575 ; Transports di Egidio c/ Ace European et a, jugement déféré : TGI Metz, 30 juin 3009.

Cass.Crim.25 septembre 2012 n°12-82770

Cour de cassation, Ch. Mixte, 28 septembre 2012, n°11-18.710, JCP G 2012, n°46, 1200

Arrêt CA Paris, Pôle 5, ch 5 , 3 juillet 2014, RG n°12/18941; SA Helvetia Assurances et a.c/ SA Allianz IARD et a., jugement déféré; T.com.Paris, 11 oct 2012

Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 9 avril 2013, 12-14.611

IV) Site internet (principaux sites et liens concernés)

Guillayme Calafat, *Expertise et compétences*, Séminaire de l'École doctorale coordonné par, sur le site: **Academia**: <http://www.academia.edu>, disponible sur: http://www.academia.edu/1490832/Expertise_et_compétences._Procedures_contextes_et_situation_de_legitimation.

Cerema : <http://www.cerema.fr>

Règle de déontologie CNEJ, sur le site **CNEJ**: <http://www.cnejita.org>, disponible sur: <http://www.cnejita.org/doc/20050127%20Deontologie%20CNCEJ.pdf>

CNPP: Cnpp.com

Contreexpert.com: <http://www.contreexpert.com>

Comité d'Etudes des Services d'Assurance Maritime et transport: <http://www.cesam.org/>

B.Valette, *La déontologie et responsabilité de l'Expert de justice*, 5eme colloque de la compagnie des experts près la Cours d'appel de Reims; sur le site **Compagnie des Experts Cours d'appel de Reims**: <http://www.cejpcar.org>, disponible sur: http://download2.cerimes.fr/canalu/documents/cutms/reims.2012.d.ontologie.de.la.expert.de.justice_8498/livret_colloque2012.pdf

Compagnie national des biologistes et analystes experts: http://sfta.org/presentation/main/CNBAE/Economie_expertise.pdf

T.Moussa, conseiller à la Cour de Cassation, *L'expertise judiciaire et les autres expertises au regard du principe de la contradiction*, sur le site: **Cour de cassation**: courdecassation.fr, disponible

sur: http://www.courdecassation.fr/publications_26/bulletin_information_cour_cassation_27/hors_serie_2074/autres_expertises_18685.html

-J.M BEAUFRERE *Faut-il demander à l'expert de faire une déclaration d'indépendance ?*, sur le site: **Cour de cassation:** [courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr), disponible sur: http://www.courdecassation.fr/IMG/File/pdf_2007/conf_de_consensus/bibliographie/consensus_beaufreere_declaration_independance.pdf

DÉCISION DE LA COMMISSION du 31 mai 2012, sur le site: **Eurlex** <http://eur-lex.europa.eu>, disponible sur :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:142:0047:0048:FR:PDF>

Exposé de Mme Florence PIERRET, Compagnie des Experts près la CA de Versailles, conférence débat du 2 février 2006, sur le site: **Experts versailles:** <http://experts-versailles.info>, disponible sur: <http://experts-versailles.info/cecav2012/manifestations/styled/index.html>

Fédération Française des Sociétés d'Assurance : <http://www.ffsa.fr>

France Television: francetelevision.fr

FUEDI: <http://www.fuedi.eu>

Décret n°2004-1463 du 23 décembre 2004 relatif aux experts judiciaires, sur le site: **Legifrance:** <http://www.legifrance.gouv.fr>, disponible sur: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005983254>

Le point: [Le point.fr](http://lepoint.fr)

Persee: <http://www.persee.fr>

Wikipedia : [Wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)

J.P Costa, Deuxième Table ronde : Respect du contradictoire et droit à un procès équitable en matière d'expertise judiciaire

V) Autres

Cours de Mr Bloch, Master 2 : droit du transport routier

Recommandations aux experts intervenant en matière de transports terrestres, CESAM, Mars 2004

Table des Annexes

ANNEXE 1 : Arrêt de la CA de Metz, 17 juin 2014 ; RG N°09/03575. Paru dans Bulletin des Transports et de la Logistique: N° 3512 du 07/07/2014,07/07/2014.

ANNEXE 2 : Les règles de déontologie CNCEJ

ANNEXE 3: Cour de cassation, Ch. Mixte, 28 septembre 2012, n°11-18.710, JCP G 2012, n°46, 1200

ANNEXE 4: Arrêt CA Paris, Pôle 5, ch 5 , 3 juillet 2014, RG n°12/18941;
SA Helvetia Assurances et a.c/ SA Allianz IARD et a., jugement déféré;
T.com.Paris, 11 oct 2012

ANNEXE 5: Cour de cassation,civile, Chambre commerciale, 9 avril 2013, 12-14.611

ANNEXE 6 : Décision du 31 mai 2012 : la Commission Européenne convient de créer un groupe d'experts en matière de sûreté des transports terrestres :

Annexe 1 :

(CA Metz, 17 juin 2014 ; RG no 09/03575 ; Transports di Egidio c/ Ace European et a. ; jugement déféré : TGI Metz, 30 juin 2009). DÉFAUT D'ARRIMAGE Fait du transporteur

Paru dans Bulletin des Transports et de la Logistique: N° 3512 du 07/07/2014,07/07/2014

Transport routier intérieur. Envoi de plus de 3 T (8.696 kg). Transformateurs. Dommage à la suite d'un brusque coup de frein pour éviter une collision. Responsabilité du transporteur (oui). Mauvais blocage des marchandises. Sanglage/calage/arrimage et contrôle du chargement lui incombant contractuellement. Chargement non effectué par le transporteur. Élément indifférent. Preuve d'une défectuosité non apparente ou de réserves visées par le donneur d'ordre (non). Fait du tiers inopérant. Calage devant supporter toute manœuvre exceptionnelle justifiée par les aléas de la circulation.

Résumé

- Le transporteur répond des dommages dus à un brusque arrêt pour éviter une collision, dès lors que le contrat lui imputait le calage/arrimage/sanglage de l'envoi ainsi que le contrôle du chargement.

- En l'absence de preuve d'une défectuosité non apparente de ce dernier et de réserves visées par le donneur d'ordre, sa responsabilité est engagée sans qu'il puisse invoquer le fait d'un tiers, l'arrimage devant supporter « tout coup de frein exceptionnel justifié par les aléas de la circulation ».

→ Acheminant 10 transformateurs (8 896 kg au total), le chauffeur freine brusquement pour éviter une collision, d'où des dommages à l'envoi. L'expert imputant le sinistre à un « mauvais blocage », les intérêts marchandises assignent le transporteur. Condamné à les indemniser (15 112,70 € pour l'assureur subrogé, 2 000 € au titre de la franchise), relève appel. Le chargement/calage/arrimage/sanglage étant en cause, la seule question concernait l'auteur de ces opérations.

→ Selon le contrat, le chargement était réalisé par le donneur d'ordre si l'enlèvement intervenait sur son site, par le transporteur dans le cas inverse. Là n'était pas le plus important, la convention imputant au voiturier le contrôle du chargement – peu important où il ait lieu –, du calage/arrimage et la réalisation du sanglage.

S'il n'avait pas exécuté lui-même le chargement, le transporteur devait signaler toute défectuosité apparente et porter d'observations visées par le donneur d'ordre.

Rien ne prouvant l'existence d'un vice indécélable et l'existence d'observations, le transporteur répond des avaries sans pouvoir invoquer le fait d'un tiers (l'autre conducteur). Pour la Cour, le bridage/arrimage/calage doit être effectué de manière à supporter non seulement « une conduite dans des conditions ordinaires » mais aussi « tout coup de frein exceptionnel justifié par les aléas de la circulation ».

Observations

- Outre l'apparition du bridage, on note que la cour tend à dissocier chargement stricto sensu (pose sur le véhicule) et calage/arrimage voire sanglage qui lui sont traditionnellement associés y compris dans les contrats types où, toutefois, le dernier n'est pas mentionné (exception faite du récent CT location, voir BTL 2014, no 3511).

- L'envoi pesant plus de 3 T, l'ensemble de ces opérations revenait au donneur d'ordre sauf convention dérogatoire (ou stipulation d'une prestation annexe).

- Tel était précisément le cas : si le cahier des charges n'était pas très clair quant au chargement, le transporteur devait procéder à son contrôle, à celui du calage/arrimage et s'occuper du sanglage (ce qu'il fait souvent spontanément).
- Cette obligation recoupait celle figurant à l'article 7 du contrat type général qui impose la vérification des opérations préparatoires au plan de la sécurité routière et un contrôle extérieur au regard de la conservation des marchandises. En présence d'une défectuosité, le voiturier est tenu, dans le premier cas, de demander que le chargement soit refait (à défaut, il doit refuser la prise en charge) et, dans le second, d'émettre des réserves motivées. À défaut d'acceptation, il peut refuser l'enlèvement...
- En revanche, quand le vice n'est pas visible ou quand il y a des réserves visées lorsqu'il est apparent, le transporteur est exonéré.

Très utopique : la conclusion de l'arrêt en témoigne.

En revanche, le contrat type n'exige pas que le chargement soit fait de manière à supporter les aléas de la conduite : cette obligation ne concerne que le conditionnement (art. 6). Le juge est donc allé plus loin surtout en évoquant « tout coup de frein exceptionnel », situation souvent imprévisible et inévitable.

Annexe 2 :

CNCEJ

LES RÈGLES DE DÉONTOLOGIE

L'adhésion à une compagnie membre de la Fédération Nationale des Compagnies d'Experts Judiciaires implique l'engagement de respecter les règles de déontologie ci-après.

Les compagnies membres de la Fédération peuvent, en fonction des disciplines exercées, si elles l'estiment nécessaire, adopter des dispositions plus strictes que celles énoncées ci-après.

I - DEVOIRS DE L'EXPERT ENVERS LUI-MÊME

- I - 1) - L'expert adhérent d'une Compagnie membre de la Fédération est une personne expérimentée dans un art, une science, une technique ou un métier, inscrite sur une des listes prévues par la loi ou les textes réglementaires, à qui le juge confie la mission de lui apporter renseignements et avis techniques nécessaires à la solution d'un litige.

L'expert inscrit sur une liste officielle ou l'expert honoraire participe, pendant l'exécution des missions qui lui sont confiées, au service public de la justice. Il a alors la qualité d'expert de justice.

- I - 2) - L'expert inscrit sur une liste officielle n'exerce pas en cette qualité une profession mais, dans les limites de sa compétence définie, une activité répondant à la mission qu'il a reçue.

L'expert commis et ayant accepté sa mission s'engage à respecter les textes qui régissent l'activité expertale.

- I - 3) - L'expert commis ne doit en aucun cas concevoir aux lieux et place des parties des travaux ou traitements, les diriger ou en surveiller l'exécution ; dans les limites de sa mission, il donne seulement son avis sur les propositions faites par les parties en vue de remédier aux causes du litige.

L'expert peut, en cas d'urgence ou de péril constaté par lui, proposer au juge que la partie concernée soit autorisée à faire exécuter, tous droits et moyens des parties réservés, sous la direction de tout technicien qualifié au choix de la partie concernée, les travaux ou traitements que celui-ci estimera utiles.

Lorsque l'expert constate un danger ou un risque, il doit en avertir la ou les parties concernée(s) dans le respect du contradictoire et sous réserve, le cas échéant, du secret professionnel. Si nécessaire, il rend compte au magistrat qui l'a commis.

- I - 4) - L'expert qui a accepté une mission est tenu de la remplir jusqu'à complète exécution.

Lorsqu'il est empêché pour un motif légitime de poursuivre la mission, l'expert doit, dans les meilleurs délais, en informer le juge en précisant le motif de son empêchement.

- I - 5) L'expert est tenu d'entretenir les connaissances techniques et procédurales nécessaires au bon exercice de son activité expertale.

- I - 6) - L'expert doit remplir sa mission avec impartialité. Il doit procéder avec dignité et correction en faisant abstraction de toute opinion ou appréciation subjective.

- I - 7) - L'expert doit conserver une indépendance absolue, ne cédant à aucune pression ou influence, de quelque nature qu'elle soit.

Il doit s'interdire d'accepter toute mission privée de conseil ou d'arbitre, à la demande d'une ou de toutes les parties, qui fasse directement ou indirectement suite à la mission judiciaire qui lui a été confiée.

I - 8) - En matière civile lorsque, dans l'accomplissement de sa mission, l'expert se trouve confronté à une question qui échappe à sa compétence :

- soit il recueille l'avis d'un autre technicien compétent dans la spécialité dont il s'agit après consultation éventuelle des parties,
- soit il sollicite le juge en suggérant la nomination d'un co-expert,
- soit il sollicite du juge la disjonction de la partie de mission qui échappe à sa compétence.

En matière administrative ou pénale lorsque la difficulté relève d'une spécialité distincte de la sienne, l'expert demande au juge la désignation d'une personne qualifiée.

I - 9) - L'expert rédige un rapport clair, précis et complet, comprenant une conclusion synthétique répondant à tous les points de la mission, et doit joindre en annexe tout ce qui est nécessaire à l'appréciation et à la compréhension de son rapport.
En cas de controverse doctrinale ou technique, l'expert doit en faire état et indiquer la ou les solutions qu'il retient en motivant son avis.

L'expert ne peut plus modifier le rapport déposé. Cependant, il doit signaler, dans les plus brefs délais, les erreurs matérielles commises, dans une note qui reçoit la même diffusion que le rapport lui-même.

I - 10) - L'expert remplit sa mission dans le minimum de temps compatible avec la nature de l'affaire et dans le respect du délai fixé. En cas d'impossibilité, il en réfère au juge et sollicite un délai complémentaire.

I - 11) - L'expert procède lui-même aux opérations d'expertise.
Toutefois, pour certaines opérations matérielles, il peut se faire assister sous son contrôle et sa responsabilité par des collaborateurs ou des organismes extérieurs.
Sauf accord préalable des parties, ou nécessité technique, sa présence est alors indispensable.
Dans tous les cas il précisera dans son rapport les noms et qualités de ces collaborateurs ou des organismes extérieurs, ainsi que les tâches confiées et accomplies.

I - 12) - Dans les limites de la mission et sauf obligation plus stricte découlant de la déontologie propre à sa profession, l'expert n'est lié à l'égard du juge qui l'a commis par aucun secret professionnel.

Le secret expertal doit être respecté par les collaborateurs de l'expert, les assistants fussent-ils occasionnels et toute personne qu'il est amené à consulter, à charge pour lui de les en informer préalablement.

Il est souhaitable que tout collaborateur extérieur à son cabinet et non inscrit sur les listes, s'engage par écrit à respecter la confidentialité de l'expertise (articles 244 et 247 du NCPC)

I - 13) - L'expert s'interdit toute publicité en relation avec sa qualité d'expert de justice. Il peut porter sur son papier à lettre et ses cartes de visite la mention de son inscription sur une liste dans les termes prévus par l'article 3 de la loi du 29 juin 1971 modifiée le 11 février 2004.

S'il appartient à une Compagnie membre de la Fédération, il peut le mentionner.

II - DEVOIRS DE L'EXPERT ENVERS LES MAGISTRATS ET LES AUXILIAIRES DE JUSTICE

- II - 14) - L'expert observe une attitude déférente envers les magistrats et courtoise à l'égard des auxiliaires de justice.
- II - 15) - Il conserve toujours son entière indépendance et donne son opinion en toute conscience, sans se préoccuper des appréciations qui pourraient s'en suivre.
- II - 16) - L'avis technique formulé par l'expert ne liant pas le juge le rapport peut être librement discuté et critiqué. Si l'expert est sollicité par le juge pour exposer son point de vue, il le fait en toute indépendance et s'il s'avère du débat que son avis est erroné partiellement ou en totalité, il en convient et fournit, au besoin, les éléments de fait ou d'interprétation qui en ont été la cause.
- II - 17) - La nomination de l'expert appartenant souverainement au juge, l'expert doit s'abstenir de toute démarche ou proposition en vue d'obtenir des missions.

III - DEVOIRS DE L'EXPERT ENVERS LES PARTIES

- III - 18) - L'expert adopte une attitude correcte et courtoise à l'égard des parties.
- III - 19) - L'expert doit se déporter s'il est nommé dans une affaire où l'une des parties l'a déjà consulté, et dans tous les cas où il estime ne pas être totalement indépendant ou ne pas satisfaire à l'apparence d'indépendance.

En cas de doute, l'expert fait part aux parties de l'éventuelle difficulté et se déporte si l'une au moins d'entre elles estime que la difficulté est réelle.

- III - 20) - Lorsqu'une partie demande au juge, en lui fournissant toutes justifications probantes, la récusation de l'expert, celui-ci ne manifeste aucun ressentiment à l'égard de la partie qui a demandé sa récusation et s'en remet au juge, en lui faisant éventuellement part de ses observations.
- III - 21) - L'expert rappelle aux parties dès le début de ses opérations le libellé de sa mission. Il procède en utilisant un langage intelligible et adapté à ses interlocuteurs. Il expose, dans la mesure du possible, le déroulement prévisible de ses opérations.
- III - 22) - Sauf urgence, les parties doivent être convoquées suffisamment à temps pour leur permettre de préparer la réunion.

Si l'une des parties demande un renvoi, l'expert apprécie souverainement le motif invoqué et, en tant que de besoin, fixe aussitôt une autre date.
- III - 23) - Lorsque l'expert croit devoir procéder hors la présence des parties à certaines constatations, il peut le faire, mais il se doit de leur rendre compte aussitôt après en leur faisant part des constatations faites, et enfin de le mentionner dans son rapport.
- III - 24) - Si une personne consultée se refuse à fournir un document ou une information, l'expert doit en rendre compte au juge si ce fait est de nature à faire obstacle à la poursuite de la mission.
- III - 25) - Sauf à tenir compte des dispositions particulières propres à certaines juridictions, ou dans les cas où le secret s'impose, l'expert respecte le principe du contradictoire et en rappelle l'obligation aux parties et à leurs conseils.
- III - 26) - Si l'expert croit devoir déférer à des demandes des parties tendant à opérer une constatation ou une vérification particulière, il le fait sous la double condition que ces

demandes se rattachent à la mission qu'il a reçue et qu'elles présentent une certaine utilité. Si l'expert croit ne pas devoir y donner suite et que la demande est réitérée par voie d'observations écrites, il s'en explique dans son rapport.

- III - 27) - Lorsqu'il est nommé en matière civile, l'expert ne doit rien faire qui soit de nature à contrarier le désir des parties de se concilier, sans retarder pour autant le cours de ses opérations.

Le cas échéant, et après avoir vérifié que l'accord des parties couvre l'intégralité de sa mission, il en rend compte au juge.

- III - 28) - Avant le dépôt de son rapport, l'expert doit faire connaître aux parties son avis en l'état, à charge pour elles de faire valoir leurs observations, auxquelles l'expert répondra dans son rapport en se limitant à sa mission. Le recours à une note de synthèse est recommandé.

- III - 29) - Après le dépôt de son rapport, l'expert restitue les documents authentifiés par un cachet qui lui ont été confiés selon bordereau des parties. Il peut exiger un récépissé de cette restitution.

- III - 30) - L'expert commis ne peut recevoir aucune somme ni avantage, sous quelque forme que ce soit, qui ne soient précisés dans une décision préalablement rendue ou prévue dans les textes.

IV - DEVOIRS DE L'EXPERT ENVERS SES CONFRÈRES

- IV - 31) - Lorsque plusieurs experts sont nommés en collège dans la même affaire, ils doivent opérer conjointement, sauf si la décision les commettant l'a prévu autrement.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'experts de spécialités différentes, ils peuvent opérer séparément s'ils le souhaitent, et si les parties l'acceptent par une déclaration commune, à condition de faire ensemble un compte rendu lors d'une prochaine réunion générale d'expertise.

L'usage, à défaut de précisions dans les textes ou la décision, est que le premier nommé dans la décision, ou le plus ancien dans l'inscription sur la liste prenne la direction des opérations

Le rapport d'expertise est œuvre commune, mais lorsqu'un expert croit ne pas devoir se ranger à l'avis des autres, il formule son propre avis dans le rapport.

- IV - 32) - Dans le cas où un différend surviendrait entre deux ou plusieurs experts membres d'une même Compagnie affiliée à la Fédération, ceux-ci doivent le soumettre au Président de la Compagnie concernée qui s'efforcera de les concilier et dont ils suivront les conseils et avis.

Si le conflit survient entre membres de Compagnies différentes affiliées à la Fédération, il sera soumis aux Présidents des Compagnies concernées qui en référeront en tant que de besoin au Président de la Fédération.

- IV - 33) - L'expert adhérent à une Compagnie membre de la Fédération s'engage à apporter, à la demande du Président de la Compagnie dont il dépend et dans les conditions définies par celui-ci, toute assistance à l'un de ses confrères momentanément empêché, ou aux ayants droits de celui-ci sans chercher à en tirer un profit personnel.

V - CONSULTATIONS PRIVÉES D'EXPERTS INSCRITS SUR LES LISTES

Préambule

Selon l'article 6-1 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales, tout citoyen a droit à un procès équitable.

Il peut donc lui être utile d'être conseillé par un expert inscrit sur une liste de juridiction, compétent techniquement et procéduralement.

Dans ce contexte, il convient de préciser les conditions selon lesquelles les experts inscrits peuvent assister techniquement des parties.

- V - 34) - L'expert consulté sera tenu de donner son avis en toute liberté d'esprit et sans manquer à la probité ou à l'honneur.

Il évitera tout lien de dépendance économique, tout risque d'apparence de dépendance et rappellera explicitement les conditions de son intervention dans son avis.

- V - 35) - L'expert adhérent d'une Compagnie membre de la Fédération s'interdit d'accepter, sauf à titre tout à fait exceptionnel et hors toute notion de dépendance et de permanence, des missions de quelque nature que ce soit des organismes d'assurances agissant en tant qu'assureur.

En outre il s'engage à respecter des dispositions plus strictes de la Compagnie dont il est membre ou des juridictions dont il dépend.

- V - 36) - Les experts inscrits sur les listes officielles des juridictions peuvent être appelés en consultation à titre

- avant le début d'un procès,
- après le début d'un procès et avant la désignation par un magistrat,
- pendant l'expertise judiciaire,
- après le dépôt du rapport de l'expert judiciairement nommé.

L'expert consulté se fera préciser par écrit l'état procédural de l'affaire au moment de la consultation.

- V - 37) - Si aucun procès n'a été engagé ou avant toute désignation d'expert, il est recommandé à l'expert consulté de bien préciser que son avis se rapporte à l'état des choses qu'il a été amené à connaître à la date où il le donne. Cet avis doit être donné en toute objectivité et liberté d'esprit.

L'avis devra préciser la liste des pièces qui lui auront été remises.

En aucun cas, l'expert consulté à titre privé ne peut ensuite accepter une mission judiciaire d'expertise concernant la même affaire.

- V - 38) - S'il s'agit d'assister une partie alors qu'un expert a déjà été chargé d'une mission par un juge et n'a pas encore terminé de la remplir, il ne peut qu'exceptionnellement accepter de donner une consultation privée de cette nature. Dans ce cas, la consultation sera diligentée avec la volonté de répondre objectivement et dans un esprit de loyauté et de confraternité à l'égard de l'expert judiciairement commis, qu'il informera préalablement à son intervention.

L'expert consulté à titre privé doit appliquer les présentes règles de déontologie.

Il ne peut, en l'absence de la partie et de son avocat qui l'ont consulté, assister aux opérations de l'expert régulièrement désigné que s'il a justifié au préalable du mandat qu'il détient.

Ses observations privées ne peuvent être utilisées dans des observations écrites de la partie consultante que si elles sont produites dans leur intégralité.

- V - 39) - Si l'expert judiciairement commis a déjà déposé son rapport, le consultant privé qui remet à la partie qui l'a consulté une note ou des observations écrites sur les travaux de son confrère, doit le faire dans une forme courtoise, à l'exclusion de toute critique blessante et inutile.

Il se fait confirmer par écrit par celui qui le consulte, que les documents dont il dispose avaient été au préalable produits à l'expertise judiciaire; si cependant il doit utiliser des documents nouveaux le consultant privé pourra en faire état, mais il devra faire mention de ce fait.

Les consultations privées faites dans les conditions définies ci-dessus ne doivent jamais avoir qu'un caractère exceptionnel. Il est en tout cas impératif qu'elles ne soient ni recherchées, ni sollicitées.

- V - 40) - L'expert consulté à titre privé se limitera à l'établissement d'un avis destiné à la partie qui l'a consulté.

Il devra, en cas de découverte de documents ou d'informations, dont l'expert de justice n'a pas eu connaissance, préciser leur incidence sur la solution du litige, à l'exclusion de toute critique du rapport de l'expert commis.

En cas d'erreurs matérielles relevées dans le rapport de l'expert de justice, ou de divergence d'appréciation, il se limitera à les exposer et à expliciter les conséquences en résultant.

L'avis de l'expert consultant ne peut comporter que des appréciations techniques et scientifiques.

VI - SANCTIONS

VI - 41) - Tout manquement aux règles de déontologie sera sanctionné par les Compagnies membres de la Fédération suivant leurs dispositions statutaires, sauf recours à la Fédération dans les conditions fixées par le Règlement Intérieur.

ANNEXE

Préface de la 1ère édition des règles de déontologie (Juillet 1978)

*Par Stéphane THOUVENOT
Ancien Président d'Honneur de la Fédération*

Vous êtes membre d'une Compagnie adhérant à la Fédération Nationale.

Vous avez donc dû justifier que vous aviez droit à l'un des titres protégés par la loi du 29 juin 1971 ou que vous étiez inscrit, quand il en existe, sur une liste établie par un Tribunal Administratif.

Il en résulte que vous pouvez être chargé de temps à autre de missions ordonnées par des magistrats relevant de juridictions qui peuvent être de l'ordre judiciaire ou administratif.

Il importe que vous connaissiez quelles sont alors vos obligations et quels sont vos devoirs.

C'est pour vous éclairer sur ce que vous avez à faire que le présent recueil est publié.

...

Vous devez avoir constamment à l'esprit les principes essentiels suivants :

- au cours de l'exécution d'une mission qui vous a été confiée, vous êtes au service de la Justice et vous avez à ne pas dévier du rôle qui est le vôtre. Vous avez à remplir votre mission, toute cette mission et rien que cette mission, et vous avez à le faire en coopération étroite avec le juge qui vous en a chargé,*
- s'il advenait que la mission ordonnée vous conduise à jouer un rôle qui excède celui que prévoient les textes énumérés ci-dessus, par exemple en intervenant directement dans l'exécution de travaux qui sont à faire par l'une ou l'autre des parties en cause, il serait de votre intérêt avant d'accepter définitivement cette mission, de mesurer les responsabilités exceptionnelles qui en résulteraient pour vous et d'alerter le juge qui a fait appel à votre concours,*
- en toute circonstance, vous devez faire prévaloir les obligations contenues dans les lois ou règlements en vigueur auxquels vous avez à vous conformer.*

Les règles de déontologie de la Fédération doivent être comprises dans le respect de cette prééminence.

Il ne peut y avoir de doute à cet égard.

C'est ainsi que si vous avez accepté la mission qui vous a été confiée, vous ne pouvez vous soustraire à l'obligation qui en résulte pour vous de l'exécuter. Dès lors, si comme vous le recommande l'article 22 des règles de déontologie, vous vous assurez en commençant vos travaux que la partie qui a reçu ordre de consigner a ou non exécuté cette formalité, c'est seulement pour vous permettre d'éclairer le juge sur ce point et de permettre la mise en application de l'article 271 du nouveau Code de Procédure Civile.

De même enfin, si vous avez été nommé en matière civile pour une mission qui n'a pas le caractère d'une mission d'instruction (par exemple à l'occasion d'un procès entre partenaires sociaux) et si vous avez décidé d'accepter cette mission, vous avez à vous conformer aux termes dans lesquels elle a été énoncée, mais si la mesure a le caractère habituel d'une mesure d'instruction, il n'est jamais en votre pouvoir de concilier les parties et l'article 56 ne peut en rien avoir pour effet de déroger à cette interdiction.

Annexe 3 :

Chambre mixte, 28 septembre 2012, pourvoi n° 11-18.710

LA COUR DE CASSATION, siégeant en CHAMBRE MIXTE, a rendu l'arrêt suivant : Statuant sur le pourvoi formé par la compagnie Huk Coburg, société de droit allemand, dont le siège est Versicherungen Bausparen Willi Hussong Str. 2, Coburg (Allemagne), contre l'arrêt rendu le 29 mars 2011, par la cour d'appel de Paris (pôle 2, chambre 5) dans le litige l'opposant à : 1°/ la société Trigano, société anonyme, dont le siège est 100 rue Petit, 75019 Paris, 2°/ la société Chubb Insurance Company of Europe, société de droit belge, dont le siège est Txin House, 107 rue Neervel, 12000 Bruxelles (Belgique), défenderesses à la cassation ; M. le premier président a, par ordonnance du 14 mars 2012, renvoyé le pourvoi devant une chambre mixte et a indiqué par ordonnance du 31 août 2012 que cette chambre mixte serait composée de la première, deuxième et troisième chambres civiles, de la chambre commerciale, financière et économique et de la chambre sociale ; La demanderesse invoque, devant la chambre mixte, le moyen de cassation annexé au présent arrêt ; Ce moyen unique a été formulé dans un mémoire déposé au greffe de la Cour de cassation par la SCP Gadiou et Chevallier, avocat de la société Huk Coburg ; Un mémoire en défense a été déposé au greffe de la Cour de cassation par Me Ricard, avocat de la société Trigano et de la société Chubb Insurance Company of Europe ; Le rapport écrit de M. Feydeau, conseiller, et l'avis écrit de M. Mucchielli, avocat général, ont été mis à la disposition des parties ; Sur quoi, la cour, siégeant en chambre mixte, en l'audience publique du 14 septembre 2012, où étaient présents : M. Lamanda, premier président, MM. Lacabarats, Charruault, Loriferne, Terrier, Espel, présidents, M. Feydeau, conseiller rapporteur, MM. Bague, Pluyette, Bailly, Bizot, Petit, Blatman, Mas, Grellier, Mmes Fossaert, Vallée, MM. Rémy, Savatier, Maunand, Mme Wallon, conseillers, M. Mucchielli, avocat général, Mme Tardi, directeur de greffe ; Sur le rapport de M. Feydeau, conseiller, assisté de M. Cardini, auditeur au service de documentation, des études et du rapport, les observations de la SCP Gadiou et Chevallier, de Me Ricard, l'avis de M. Mucchielli, avocat général, auquel parmi les parties invitées à le faire, Me Ricard a répliqué, et après en avoir délibéré conformément à la loi ; Sur le moyen unique : Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 29 mars 2011) que la société d'assurances Huk Coburg a assigné la société Trigano et son assureur en vue d'obtenir leur condamnation solidaire au paiement de l'indemnité versée à son assurée, Mme X., dont le véhicule de marque Trigano avait été détruit par incendie ; qu'à l'appui de sa demande, la société Huk Coburg a versé aux débats un rapport d'expertise établi par l'expert qu'elle avait mandaté pour qui l'origine du sinistre se situait dans un défaut de câblage de la centrale électrique du véhicule ; Attendu que la société Huk Coburg fait grief à l'arrêt de la débouter de sa demande, alors, selon le moyen : 1°/ que tout rapport d'expertise amiable peut valoir à titre de preuve dès lors qu'il est soumis à la libre discussion des parties et ce, alors même qu'il n'a pas été contradictoirement établi ; qu'en refusant d'examiner le rapport d'expertise amiable régulièrement communiqué aux débats par la société Huk Coburg et ayant fait l'objet d'un débat contradictoire, faute d'avoir été établi contradictoirement, la cour d'appel a violé les articles 15, 16 et 132 du code de procédure civile ; 2°/ subsidiairement, qu'en se bornant à relever que les sociétés intimées contestent la pertinence du rapport d'expertise amiable et relèvent ses insuffisances techniques, la cour d'appel, qui s'est bornée à reproduire les prétentions des parties intimées sans procéder à sa propre analyse du rapport, a violé l'article 455 du code de procédure civile ; Mais attendu que si le juge ne peut refuser d'examiner une pièce régulièrement versée aux débats et soumise à la discussion contradictoire, il ne peut se fonder exclusivement sur une expertise réalisée à la demande de l'une des parties ; Que la cour d'appel, devant laquelle la société Trigano et son assureur se prévalaient de l'inopposabilité du

rapport d'expertise établi à la demande de la société Huk Coburg, a relevé que celle-ci fondait exclusivement ses prétentions sur ce rapport ; qu'elle a ainsi légalement justifié sa décision ; par ces motifs : Rejette le pourvoi.

Annexe 4 :

(CA Paris, Pôle 5, ch.5, 3 juillet 2014 ; RG n° 12/18941 ; SA Helvetia Assurances et a. c/ SA Allianz IARD et a., jugement déféré : T. com. Paris, 11 oct. 2012).

MAUVAIS CHARGEMENT Faute du donneur d'ordre

- Paru dans Bulletin des Transports et de la Logistique: N° 3514 du 21/07/2014,21/07/2014
Transport routier intérieur. Dommage au véhicule du transporteur. Basculement de la benne. Responsabilité du donneur d'ordre (oui). Cause du renversement. Rééquilibrage du chargement par le prestataire requis par le destinataire (non). Mauvais chargement par l'expéditeur (oui). Envoi de plus de 3 T. Opération lui incombant. Connaissance de la spécificité de la marchandise. Produit resté collé aux parois de la benne. Absence de bâche à l'origine du déséquilibre.

Résumé

- *Le donneur d'ordre – à qui revient le chargement des envois égaux ou supérieurs à 3 T – doit indiquer la spécificité des marchandises.*

- *Il répond ainsi du dommage au véhicule dû à la mauvaise répartition du produit dont une partie, restée collée sur les bords de la benne, avait provoqué son renversement en l'absence de bâche.*

→ Contenant de la fine de plomb, le véhicule se présente chez le destinataire qui constate une mauvaise répartition du chargement et l'envoie chez un prestataire pour rééquilibrage. Lorsqu'il revient pour déchargement, le véhicule bascule entraînant des dommages au tracteur, à la remorque et au bâtiment du réceptionnaire.

→ Après indemnisation, l'assureur auto du bennier se retourne contre le donneur d'ordre, la société ayant procédé à la réfection du chargement et le destinataire.

Les deux derniers sont mis hors de cause, le premier condamné.

→ Selon l'expert, le dommage venait du fait qu'une partie du produit était restée collée aux parois de la benne lors du chargement ce qui, en l'absence de bâche, l'avait déséquilibrée.

→ S'agissant d'un envoi de plus de 3 T, l'opération revenait au donneur d'ordre (art. 7-2 du contrat type général). Si le texte impose au transporteur de donner toutes indications en vue de la répartition équilibrée de la charge, rien ne disait que le voiturier ait manqué à cette obligation ou omis de fournir un matériel adapté aux marchandises, le vice n'étant au demeurant pas repérable.

→ En revanche, l'article 3 du contrat type stipule que le donneur d'ordre fournit toutes indications pour la bonne exécution du transport notamment la spécificité du produit. Ne s'étant pas exécuté, l'expéditeur était responsable du dommage. De plus, il n'était pas établi qu'il ait été conseillé au chauffeur (polonais) de couvrir le fond de la benne d'un film plastique, rien ne disant du reste qu'il aurait compris. En tout état de cause, c'était à l'auteur de l'opération d'y veiller. Pour cette même raison, on ne pouvait faire grief au chauffeur d'avoir provoqué des secousses pour mieux faire glisser la cargaison.

→ Si la responsabilité du déchargement revenait au destinataire, il n'y avait rien à lui reprocher, la cause unique de l'accident résultant du vice de chargement et non de la demande

de réfection avant de « vider » la benne.

→ N'ayant pas à vérifier la présence de la bâche, le prestataire est également exonéré. Le jugement qui avait opéré un partage de responsabilité entre expéditeur (95 %) et prestataire est donc infirmé sur ce point

Observations

Les contrats types ont toujours infligé au chargeur le devoir d'informer le transporteur de la nature des marchandises et de leurs particularités, pour une bonne raison : il connaît mieux que quiconque ses produits et les précautions à prendre.

Il lui revient ainsi d'indiquer de quel équipement protecteur user (si le voiturier s'occupe malgré tout du chargement) ou, mieux, d'y pourvoir.

Sur ce :

Il n'est pas contesté que le basculement de la benne est dû au fait qu'une partie du produit est restée collée sur ses bords et qu'il existe un moyen d'éviter ce phénomène qui est de déposer un film plastique, ou une bâche, dans le fond de la benne, ce qui est fait depuis cet accident et a permis qu'aucun problème du même ordre ne se reproduise.

Le courrier électronique du 22 août 2007, précité, montre que la société GDE a été prévenue des problèmes que comportaient les chargements qu'elle adressait à la société Hainaut Logistique et que celui qui s'est renversé avait été envoyé à la société Recyclex parce qu'il avait été constaté, lors du levage de la benne, que celle-ci penchait et risquait de basculer. Si la société Recyclex est intervenue pour rééquilibrer le chargement, aucun élément des expertises ou du dossier ne démontre que cette intervention a contribué à la réalisation de l'accident, puisque avant même qu'elle soit mise en œuvre, il avait été constaté que la benne penchait et qu'elle risquait de basculer.

Il résulte de l'article 7-2 du [décret n° 99-269 du 6 avril 1999](#) que le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise sont exécutés par le donneur d'ordre ou par son représentant sous sa responsabilité lorsque le poids du chargement est égal ou supérieur à trois tonnes, ce qui est le cas en l'espèce. Si ces dispositions prévoient aussi que « Le Transporteur fournit au donneur d'ordre toutes indications utiles en vue d'une répartition équilibrée de la marchandise propre à assurer la stabilité du véhicule et le respect de la charge maximale par essieu », la société GDE et la société Helvetia ne sauraient reprocher au transporteur, la société JPV Transports, d'avoir manqué à cette obligation, ainsi qu'à celle de fournir un matériel adapté aux marchandises transportées et aux accès et installations de déchargement, dans la mesure où aucun élément du dossier ne permet de constater que la mauvaise répartition du produit, qui a causé le sinistre au moment du déchargement, était repérable par le chauffeur, représentant le transporteur. Le fait qu'une personne présente lors de la pesée à vide, ait conseillé au chauffeur de poser une bâche dans le fond de la benne, ce qui n'est au demeurant pas démontré, et que celui-ci ne l'aurait pas fait, ne saurait en tout état de cause exonérer la société GDE de sa responsabilité, puisque, d'une part, elle connaissait les spécificités de son produit et la nécessité de couvrir le fond de la benne pour éviter l'effet d'accumulation ayant causé l'accident, d'autre part, il résulte de l'expertise Duthoit Cerruti que le chauffeur concerné était de nationalité étrangère et n'a manifestement pas compris l'avis qui lui aurait été donné.

Par ailleurs, si le dernier alinéa de l'article 7-2 du décret précité énonce que « le déchargement de la marchandise est exécuté par le destinataire sous sa responsabilité », celle de la société Hainaut Logistique, destinataire, ne saurait être engagée dans la réalisation du sinistre, puisque la cause unique du dommage réside dans l'absence de bâche dans le fond de la benne, ce à quoi la société GDE aurait dû veiller, puisqu'elle indique d'ailleurs en avoir informé le chauffeur concerné.

Pour le même motif, les secousses que le chauffeur a pu provoquer au camion pour faire mieux glisser le chargement ou son acceptation de la modification de la répartition de celui-ci, ne peuvent être retenues comme des fautes du transporteur. Il en est de même de l'intervention de la société Recylex, qui n'avait pas à vérifier si le chargement reposait sur un film plastique. Ces mesures prises pour tenter de remédier à la conséquence de l'absence de bâche dans le fond de la benne ont seulement été des mesures insuffisantes à empêcher la réalisation de l'accident, mais elles ne l'ont ni provoqué ni aggravé et, dans ces circonstances, la société Recylex ou la société JPV Transports ne peuvent avoir engagé leur responsabilité dans la réalisation des dommages subis tant par la société Hainaut Logistique que par la société JPV Transports. Il n'est enfin pas établi que le chauffeur ait procédé au déchargement en l'absence d'un préposé de la société Hainaut Logistique.

La société GDE étant seule responsable du fait ayant causé le basculement de la benne, le jugement doit donc être réformé en ce qu'il a retenu une responsabilité de 95 % pour la société GDE et de 5 % pour la société Recylex.

Annexe 5 :

Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 9 avril 2013, 12-14.611 :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Metz, 8 novembre 2011), rendu sur renvoi après cassation (chambre commerciale, financière et économique, 16 janvier 2007, pourvoi n° 05-18.759), que la société Pierre Lembo a confié à la société Transports Foulon, assurée auprès de la société Axa France venant aux droits de la société Axa courtage, le déplacement d'une scie à pierre d'un poids de quinze tonnes, dont l'armoire électrique a été détériorée pendant le transport ; que la société Axa France ayant refusé sa garantie, la société Pierre Lembo a assigné le transporteur et son assureur en indemnisation ;

Sur le premier moyen :

Attendu que la société Pierre Lembo fait grief à l'arrêt de l'avoir déboutée de ses demandes, alors, selon le moyen :

1°/ que s'agissant des envois de trois tonnes et plus, le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise pendant le transport s'il établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage, de l'arrimage ou d'une défectuosité apparente pour laquelle il avait émis des réserves visées par le chargeur ; qu'en l'espèce, la société Pierre Lembo faisait valoir, dans ses écritures, que la preuve de la défectuosité du sanglage n'était pas rapportée par le transporteur, les causes de la rupture de la sangle n'étant pas connues ; que, pour écarter la présomption de responsabilité du transporteur, l'arrêt attaqué se borne à énoncer que le chargement présentait un vice affectant l'opération de solidarisation de la boîte électrique à la potence effectuée au moyen d'une sangle ordinaire et que le dommage est survenu à la suite d'une rupture de cette sangle ; qu'en se déterminant par de tels motifs impropres à établir les causes de la rupture de la sangle et, par suite, l'existence d'une défectuosité du chargement, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 133-1 du code de commerce et 7-2 du décret n° 99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique ;

2°/ que, s'agissant des envois de trois tonnes et plus, le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise pendant le transport s'il

établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage, de l'arrimage ou d'une défectuosité apparente pour laquelle il avait émis des réserves visées par le chargeur ; que constitue une défectuosité non apparente celle que le transporteur ne peut déceler lorsqu'il vérifie que le chargement, le calage ou l'arrimage ne compromettent pas la sécurité de la circulation et procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement ; qu'en l'espèce, l'arrêt attaqué, pour écarter la présomption de responsabilité pesant sur la société Transports Foulon, énonce que le vice de chargement affectant l'opération de solidarisation de la boîte électrique à la potence au moyen d'une sangle n'était pas apparent dès lors que ladite sangle, dont la rupture est à l'origine du dommage, est un matériel utilisé couramment dans les opérations de transport et dont la mise en place n'avait aucune raison en tant que telle de provoquer la réaction du chauffeur qui a assisté aux opérations de chargement et d'arrimage ; qu'en se déterminant par un tel motif impropre à établir le caractère non apparent du vice, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 133-1 du code de commerce et 7-2 du décret n° 99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique ;

3°/ que, conformément à l'article 5 du contrat type issu du décret n° 99-269 du 6 avril 1999, le transporteur effectue le transport à l'aide d'un matériel adapté aux marchandises à transporter ainsi qu'aux accès et installations de chargement et de déchargement préalablement définis par le donneur d'ordre ; qu'en l'espèce, la société Pierre Lembo faisait notamment valoir, dans ses écritures, que le matériel par elle expédié avait été détérioré au cours du transport en raison de l'utilisation par le transporteur d'un véhicule inadapté et non conforme à celui commandé ; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen pourtant susceptible, s'il était retenu, de justifier la demande en réparation formée par la société Pierre Lembo à l'encontre du transporteur et de son assureur, la cour d'appel a privé sa décision de motifs, violant ainsi l'article 455 du code de procédure civile

4°/ que la société Pierre Lembo faisait notamment valoir, à l'appui de sa demande d'indemnisation, que le sinistre était intervenu notamment en raison de la conduite inadaptée du chauffeur du transporteur qui avait négocié un virage en pleine accélération ; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen, la cour d'appel a privé sa décision de motifs, violant ainsi l'article 455 du code de procédure civile ;

Mais attendu, en premier lieu, que l'arrêt constate que, lors de l'expertise contradictoire, les salariés de la société Pierre Lembo et de la société Transports Foulon ont effectué des déclarations concordantes, desquelles il résulte que l'employé de la société Pierre Lembo a fixé l'armoire sur la potence au moyen d'une sangle puis a posé le tout au dessus du chargement et que, lors du démarrage à un carrefour, le conducteur a constaté la chute de l'armoire électrique suite à une rupture de la sangle la liant à la potence ; qu'il relève que les explications et écritures postérieures des parties, qui tentent de " réécrire le sinistre ", ne sont pas de nature à remettre en cause la version commune de leurs employés peu après les faits ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations, la cour d'appel, qui a retenu que la seule cause du sinistre était la rupture de la sangle, a répondu aux conclusions prétendument omises ;

Attendu, en second lieu, qu'ayant constaté que le conditionnement et le chargement de la marchandise ont été effectués par la société Pierre Lembo avec du matériel lui appartenant, l'arrêt relève que la société Transports Foulon ne s'est pas immiscée dans ces opérations, que la cause du sinistre est connue, s'agissant d'une rupture de la sangle de maintien de l'armoire électrique à la potence, et que l'attention du transporteur ne pouvait être attirée par l'utilisation d'une telle sangle, qui est d'usage courant dans les opérations de transport ; que de ces

constatations et appréciations, la cour d'appel, qui n'avait pas à procéder à une recherche que ses constatations rendaient inopérante, a pu, par une décision motivée, déduire que l'avarie de la marchandise provenait d'une défectuosité non apparente du chargement, ce qui exonérait la société Transport Foulon de sa responsabilité ;

D'où il suit que le moyen n'est fondé en aucune de ses branches ;

Et sur le second moyen :

Attendu que la société Pierre Lembo fait grief à l'arrêt de l'avoir condamnée aux dépens de première instance et d'appel, alors, selon le moyen, que tout jugement doit être motivé, la contradiction de motifs équivalant à un défaut de motifs ; qu'en l'espèce, l'arrêt attaqué condamne la société Pierre Lembo aux entiers dépens, après avoir énoncé, dans ses motifs, qu'il convenait de laisser les entiers dépens d'appel, comme ceux de la première instance, à la charge de la société Transports Foulon ; qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a entaché sa décision d'une contradiction entre les motifs et le dispositif, en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

Mais attendu que, sous le couvert d'une violation de la loi, le moyen critique une erreur matérielle qui peut être réparée par la procédure prévue à l'article 462 du code de procédure civile ; que le moyen n'est pas recevable ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Pierre Lembo aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette sa demande et la condamne à payer à la société Transports Foulon et à la société Axa France la somme globale de 2 500 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du neuf avril deux mille treize.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils, pour la société Pierre Lembo.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir débouté la société Pierre Lembo, expéditeur d'un matériel détérioré au cours d'un transport routier, de la demande en réparation qu'elle avait formée à l'encontre du transporteur, la société Transports Foulon, et de son assureur, la société Axa Courtage IARD ;

AUX MOTIFS QU'aux termes des dispositions de l'article L. 133-1 du Code de commerce, « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce

quelconque, est nulle» ; qu'ainsi pèse sur le transporteur une obligation de résultat qu'il ne peut écarter qu'en démontrant que l'avarie survenue pendant le transport provient, soit de la force majeure, soit de la faute du cocontractant, soit d'un vice non apparent de la chose, ces causes étrangères étant à l'origine du dommage subi par le donneur d'ordres; que ces règles sont précisées s'agissant d'un transport de bien supérieur à trois tonnes ce qui était le cas en l'espèce; qu'en effet, selon lettre de voiture n° 12138 établie le 21/08/2000 la SARL Transports Foulon a pris en charge à Keskastel (57) une scie à marbre de près de 15 tonnes de poids, acheminée à Ceintrey (54); que l'expert X..., seul expert intervenu après renonciation de la SARL Pierre Lembo à maintenir sa demande d'expertise judiciaire, a constaté le 21/09/2000 que les dommages du chargement ont affecté l'armoire électrique attenante à la machine, qui a fait une chute sur la chaussée lors de son transport; que les dégâts ont été évalués à la somme de 142.000,00 francs soit 21.647,76 euros; que les seules constatations et déclarations effectuées chez et par l'expert ont une valeur probante, chacune des parties ayant été en capacité d'en discuter; qu'à cet égard, il y a lieu de relever que l'expert décrit les opérations de chargement de la machine en deux temps: - le premier effectué par Monsieur Y..., employé de la SARL Lembo; celui-ci «a préparé les divers éléments du châssis et du porte-lames démonté - l'armoire électrique et le pupitre de commande étaient restés câblés, reliés entre eux par une potence-support»; qu'il ajoute que «Monsieur Y..., employé de Lembo, a fixé l'armoire sur la potence au moyen d'une sangle à cliquet de largeur de 50 mm, semblable à celles couramment utilisées par les transporteurs; il a ensuite déplacé le tout avec un chariot élévateur et l'a chargée au-dessus du chargement» ; qu'il poursuit en indiquant que « le conducteur Pelissier a passé deux sangles sur la potence de part et d'autre de l'armoire sans engerber celui-ci qui restait assujettie à la potence par la sangle de M. Y...»; que, lors d'un démarrage à un carrefour, le conducteur du camion s'est aperçu de la chute de l'armoire électrique laquelle a entraîné l'arrachage d'une partie des câbles, ce dernier étant affirmatif pour indiquer que c'est la première sangle qui a été coupée et a été montrée à l'arrivée à Ceintrey; que ces éléments seront seuls retenus à l'exception des explications et écritures postérieures des parties qui ont réécrit ce sinistre alors que lors des constatations initiales effectuées rapidement après sa survenue, les deux préposés des parties avaient une version commune des faits survenus; que les relations entre les parties sont régies par contrat type général lequel prévoit en ses articles 6 et 7 les principes généraux de responsabilité entre le donneur d'ordre et le transporteur; qu'ainsi, l'article 6-3 de ces dispositions prévoit que «le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défektivité du conditionnement, de l'emballage ou de l'étiquetage ... » ; que, si par principe, le transporteur est responsable des opérations de chargement, de calage, d'arrimage de la marchandise, tel n'est pas le cas en ce qui concerne les transports de matériaux lourds, soit de plus de trois tonnes; qu'en effet, l'article 7-2 du même texte précise que dans cette hypothèse, «le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise sont exécutés par le donneur d'ordre ou son représentant sous sa responsabilité », le rôle du transporteur étant de donner les indications de ce chargement notamment afin d'obtenir une bonne répartition de charges, de vérifier que le chargement tel qu'effectué ne compromet pas la circulation et enfin doit effectuer une reconnaissance extérieure du chargement; qu'en cas d'appréciation négative du transporteur, il lui appartient soit de formuler des réserves, soit de refuser d'exécuter le transport; qu'en l'espèce, au vu des éléments factuels et contractuels sus-énoncés, il est établi d'une part, que tant les opérations de conditionnement que d'arrimage ont été effectuées par la SARL Pierre Lembo avec du matériel lui appartenant; qu'aucune immixtion du transporteur dans ces opérations n'est alléguée en l'espèce; qu'au demeurant, les opérations d'arrimage sont exclues de manière affirmée par l'expert de tout rôle causal dans la survenance du dommage; que, d'autre part, le chargement tel que validé par l'employé de la SARL Transports Foulon qui n'a effectué aucune réserve lors de la prise en charge, présentait un vice affectant l'opération de solidarisation de la boîte électrique à la potence, effectuée par la SARL Pierre Lembo au moyen d'une sangle ordinaire, vice qui n'était pas apparent pour le chauffeur; qu'en

effet, contrairement aux affirmations des premiers juges, la cause du dommage est connue; qu'il est survenu à la suite d'une rupture de cette sangle, matériel utilisé couramment dans les opérations de transport, qui, mis en place par le salarié de la SARL Pierre Lembo, n'avait aucune raison en tant que tel de provoquer la réaction du chauffeur qui a assisté aux opérations de chargement et d'arrimage réalisées principalement par la SARL Pierre Lembo ; que, par conséquent, s'agissant d'un sinistre causé par un vice non apparent du chargement de plus de trois tonnes mis en place par le donneur d'ordres, la présomption de responsabilité pesant sur la SARL Transports Foulon doit être écartée et le jugement déféré étant infirmé en toutes ses dispositions ;

1° ALORS QUE, s'agissant des envois de trois tonnes et plus, le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise pendant le transport s'il établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage, de l'arrimage ou d'une défectuosité apparente pour laquelle il avait émis des réserves visées par le chargeur; qu'en l'espèce, la société Pierre Lembo faisait valoir, dans ses écritures, que la preuve de la défectuosité du sanglage n'était pas rapportée par le transporteur, les causes de la rupture de la sangle n'étant pas connues; que, pour écarter la présomption de responsabilité du transporteur, l'arrêt attaqué se borne à énoncer que le chargement présentait un vice affectant l'opération de solidarisation de la boîte électrique à la potence effectuée au moyen d'une sangle ordinaire et que le dommage est survenu à la suite d'une rupture de cette sangle; qu'en se déterminant par de tels motifs impropres à établir les causes de la rupture de la sangle et, par suite, l'existence d'une défectuosité du chargement, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 133-1 du Code de commerce et 7-2 du décret n° 99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers pour lesquels il n'existe pas de contrat-type spécifique ;

2° ALORS QUE, s'agissant des envois de trois tonnes et plus, le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise pendant le transport s'il établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage, de l'arrimage ou d'une défectuosité apparente pour laquelle il avait émis des réserves visées par le chargeur; que constitue une défectuosité non apparente celle que le transporteur ne peut déceler lorsqu'il vérifie que le chargement, le calage ou l'arrimage ne compromettent pas la sécurité de la circulation et procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement; qu'en l'espèce, l'arrêt attaqué, pour écarter la présomption de responsabilité pesant sur la société Transports Foulon, énonce que le vice de chargement affectant l'opération de solidarisation de la boîte électrique à la potence au moyen d'une sangle était apparent dès lors que ladite sangle, dont la rupture est à l'origine du dommage, est un matériel utilisé couramment dans les opérations de transport et dont la mise en place n'avait aucune raison en tant que telle de provoquer la réaction du chauffeur qui a assisté aux opérations de chargement et d'arrimage; qu'en se déterminant par un tel motif impropre à établir le caractère non apparent du vice, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 133-1 du Code de commerce et 7-2 du décret n° 99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers pour lesquels il n'existe pas de contrat-type spécifique ;

3° ALORS QUE, conformément à l'article 5 du contrat-type issu du décret n° 99-269 du 6 avril 1999, le transporteur effectue le transport à l'aide d'un matériel adapté aux marchandises à transporter ainsi qu'aux accès et installations de chargement et de déchargement préalablement définis par le donneur d'ordre; qu'en l'espèce, la société Pierre Lembo faisait notamment valoir, dans ses écritures, que le matériel par elle expédié avait été détérioré au cours du transport en raison de l'utilisation par le transporteur d'un véhicule inadapté et non conforme à celui commandé; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen pourtant susceptible,

s'il était retenu, de justifier la demande en réparation formée par la société Pierre Lembo à l'encontre du transporteur et de son assureur, la Cour d'appel a privé sa décision de motifs, violant ainsi l'article 455 du Code de procédure civile ;

4° ALORS QUE la société Pierre Lembo faisait notamment valoir, à l'appui de sa demande d'indemnisation, que le sinistre était intervenu notamment en raison de la conduite inadaptée du chauffeur du transporteur qui avait négocié un virage en pleine accélération; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen, la Cour d'appel a privé sa décision de motifs, violant ainsi l'article 455 du Code de procédure civile.

SECOND MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la société Pierre Lembo aux entiers dépens des instances d'appel et de première instance ;

AUX MOTIFS QU'il convient de laisser les entiers dépens d'appel, comme ceux de la première instance, à la charge de la SARL Transports Foulon, partie appelante qui succombe ;

ALORS QUE tout jugement doit être motivé, la contradiction de motifs équivalant à un défaut de motifs; qu'en l'espèce, l'arrêt attaqué condamne la société Pierre Lembo aux entiers dépens, après avoir énoncé, dans ses motifs, qu'il convenait de laisser les entiers dépens d'appel, comme ceux de la première instance, à la charge de la société Transports Foulon; qu'en statuant ainsi, la Cour d'appel a entaché sa décision d'une contradiction entre les motifs et le dispositif, en violation de l'article 455 du Code de procédure civile.

Annexe 6 :

Décision n° 2012/286/UE du 31/05/12 relative à la création d'un groupe d'experts en matière de sûreté des transports terrestres

Article premier de la décision du 31 mai 2012

Objet

Il est institué un groupe d'experts sur la sûreté des transports terrestres, ci-après dénommé «le groupe».

Article 2 de la décision du 31 mai 2012

Mission

1. Le groupe assiste la Commission dans l'élaboration et dans la mise en oeuvre des actions de l'Union européenne visant à développer une politique en matière de sûreté des transports terrestres, et favorise l'échange permanent des expériences, politiques et pratiques pertinentes en la matière, entre les États membres et entre les divers acteurs intéressés.

2. Afin de réaliser les objectifs visés au paragraphe 1, le comité :

- assiste la Commission dans le développement d'instruments de suivi, d'évaluation et de diffusion des résultats des actions engagées à l'échelon de l'Union européenne dans le domaine de la sûreté des transports terrestres,
- contribue à la mise en oeuvre des programmes d'action de l'Union européenne en la matière, principalement en procédant à l'examen de leurs résultats et en proposant des améliorations des actions menées,

- stimule l'échange d'informations sur les actions entreprises à tous niveaux en vue de promouvoir la sûreté des transports terrestres et, le cas échéant, émet des suggestions sur les actions qui pourraient être envisagées à l'échelon de l'Union européenne,

- émet des avis ou adresse des rapports à la Commission, soit à la demande de celle-ci, soit de sa propre initiative, sur toutes questions pertinentes au regard de la promotion de la sûreté des transports terrestres dans l'Union européenne.

Article 3 de la décision du 31 mai 2012

Consultation

La Commission peut consulter le groupe pour toute question relative à la sûreté des transports terrestres.

Article 4 de la décision du 31 mai 2012

Membres

1. Les membres sont les autorités compétentes des États membres. Ils désignent deux représentants :

a) un représentant par État membre des ministères ou des services gouvernementaux responsables des transports terrestres;

b) un représentant par État membre des ministères ou des services gouvernementaux responsables de la sûreté ou des questions de maintien de l'ordre.

2. Les représentants de la Commission peuvent accorder le statut d'observateur à des personnes physiques ou inviter des représentants européens d'organisations internationales ou professionnelles actives dans le domaine de la sûreté des transports terrestres ou directement concernées par celle-ci, ainsi que d'organisations d'usagers des transports.

3. Les noms des personnes visées au paragraphe 1, points a) et b), sont publiés dans le registre des groupes d'experts et autres entités similaires de la Commission (ci-après dénommé le «registre»). Les noms des autorités des États membres peuvent être publiés dans le registre. Les noms des personnes et des organisations visées au paragraphe 2 sont publiés dans le registre et les intérêts représentés sont divulgués (3).

4. Les données à caractère personnel sont collectées, traitées et publiées conformément au règlement (CE) n° 45/2001.

(3) Les membres qui ne souhaitent pas voir leur nom divulgué peuvent soumettre une demande de dérogation à cette règle. Une telle demande est considérée comme justifiée dès lors que la publication peut compromettre la sécurité du membre concerné ou son intégrité, ou porter indûment atteinte à sa vie privée.

Article 5 de la décision du 31 mai 2012

Fonctionnement

1. Le groupe est présidé par un représentant de la Commission.

2. En accord avec la Commission, le groupe peut mettre en place des groupes de travail pour l'examen de questions spécifiques, sur la base d'un mandat défini par le groupe. Ces groupes de travail sont dissous aussitôt leur mandat rempli.

3. La Commission peut inviter toute personne ayant une compétence particulière sur un sujet inscrit à l'ordre du jour à participer aux travaux du groupe sur une base ad hoc. Les experts conviés participent aux travaux pour la seule question ayant motivé leur présence.
4. Pour l'établissement de ses avis, le groupe peut désigner l'un des représentants des États membres comme rapporteur avec pour mission de rédiger des rapports
5. Le groupe se réunit normalement au siège de la Commission, sur convocation de celle-ci. Il tient au minimum deux réunions par an. Le secrétariat est assuré par les services de la Commission. Les fonctionnaires de la Commission intéressés par les travaux du groupe et de ses groupes de travail peuvent assister à leurs réunions.
6. Les délibérations du groupe portent sur les demandes d'avis formulées par la Commission et sur les avis qu'il émet de sa propre initiative. Elles ne sont suivies d'aucun vote.
7. La Commission publie tous les documents utiles soit dans le registre, soit au moyen d'un lien, indiqué dans ledit registre, vers un site web spécifique Des exceptions à la publication sont possibles dans le cas où la divulgation porterait atteinte à la protection d'un intérêt public ou privé, tel que défini à l'article 4 du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil (4).
8. Les membres du groupe et leurs représentants, ainsi que les experts et observateurs invités, respectent les obligations de secret professionnel prévues par les traités et leurs réglementations d'application, ainsi que les règles de la Commission sur la sécurité concernant la protection des informations classifiées de l'Union européenne, définies dans l'annexe de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission du 29 novembre 2001 modifiant son règlement intérieur (5). En cas de manquement à ces obligations, la Commission peut prendre toutes les mesures appropriées.

(4) JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

(5) JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.

Article 6 de la décision du 31 mai 2012

Frais de réunion et conséquences financières

1. La participation aux activités du groupe ne donne lieu à aucune rémunération.
2. Les frais de voyage et de séjour supportés par les représentants des membres dans le cadre des activités du groupe sont remboursés par la Commission conformément aux dispositions en vigueur en son sein. Les frais de voyage et de séjour encourus en rapport avec les activités du groupe par les observateurs et les experts invités sont également remboursés.
 3. Ces frais sont remboursés dans les limites des crédits disponibles alloués dans le cadre de la procédure annuelle d'allocation des ressources.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE	3
TABLE DES ABREVIATIONS ET SIGNES UTILISE	4
INTRODUCTION	5
PARTIE I : LE RÔLE D'UN EXPERT EN MARCHANDISE TRANSPORTEE PAR VOIES TERRESTRES	12
CHAPITRE 1 : Les différents experts intervenant pour des marchandises transportées par voies terrestres :Expert amiable et expert judiciaire	13
Section 1 : Caractères généraux: Définition claire et précise de la mission d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres	13
I) L'intervention de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres	13
A) Les deux principales missions des experts en marchandise transportée par voies terrestres	15
1) La constatation	15
a)La constatation selon le droit commun	
b)La mise en œuvre de la constatation des dommages	
2) La prévention	20
a) La nomination d'un expert marchandise transportée par voies terrestres, par un assureur :	
b) Nomination d'un expert marchandise transportée par voies terrestres, par le destinataire :	
c) Nomination d'un expert marchandise transportée par voies terrestres, par l'expéditeur :	
B) Les conditions d'accès à la profession	22
C) Le rôle de l'expert dans le devenir des marchandises sinistrées	24
II) Le métier d'expert à la croisée de plusieurs professions	26
A) Le sapiteur	26
B) Commissaire d'avarie	27
C) L'expertise et l'arbitrage	27
Section 2 : La distinction entre un expert amiable et un expert judiciaire, en marchandise transportée par voies terrestres	29
I) Les spécificités de l'expert amiable en marchandise transportée par voies terrestres	29
A) Expert amiable contradictoire, expert amiable unilatéral	29
1)Convocation des parties	
2)Refus de l'expert	
3)Délais pour agir	

4) Limitation de la mission	
5) Déroulement d'une expertise	
6) Le rapport d'expertise	
7) Rémunération de l'expertise	
8) La contre-expertise	
B) La place de l'expert transport amiable en marchandise dans la chaîne de l'assurance	34
II) Les spécificités d'un expert judiciaire	35
A) Les experts judiciaires selon le droit commun	35
1) Le statut d'expert judiciaire	
2) Les conditions d'inscriptions	
3) La désignation d'un expert judiciaire	
4) Le rapport d'expertise rendu par un expert judiciaire	
5) L'avis de l'expert	
6) La rémunération d'un expert judiciaire	
B) Les experts judiciaires transports régis par l'art L133-4 C.com	42
CHAPITRE 2 : Les principales obligations et le cadre juridique des experts amiables et judiciaires en marchandise transportée par voies terrestres:	46
Section 1 : Les obligations et les devoirs	46
I) Les obligations communes aux experts amiables et judiciaires	46
A) Obligation d'accomplir seul la mission confiée	
B) Obligation contractuelle :	
C) Obligation de respecter les délais impartis	
D) Obligation de respecter les consignes données par les parties ou par le juge :	
E) Obligation d'information et de conseil	
F) Obligation de ne jamais apporter une appréciation juridique :	
G) Obligation de loyauté et de diligence	
H) Obligation de faire preuve du contradictoire	
I) Obligation de faire preuve de sa compétence	
J) Obligation de communiquer le rapport d'expertise aux parties ou au juge.	
K) Obligation de confidentialité à l'égard des parties.	
L) Obligation de respecter le secret professionnel	
II) Les obligations spécifiques aux experts judiciaires	48
A) L'application du secret professionnel à l'expert judiciaire	
B) Obligation d'être inscrit sur une liste	
C) Obligation de rendre compte au juge qui l'a nommé.	
D) Obligation de probité	
E) Obligation de dresser un état annuel des affaires traitées selon la loi du 29 juin 1971.	
III) Les devoirs communs aux experts amiables et judiciaires	49
A) Le devoir d'indépendance :	
B) Le devoir d'impartialité	
C) Le devoir de dignité	

Section 2 : L'encadrement des experts en marchandise transportée par voies terrestres	49
I) L'encadrement réglementaire et éthique	49
A) Règles professionnelles des experts: les charges fiscales et sociales	50
1) De l'expert amiable	
2) De l'expert judiciaire	
B) Les règles déontologiques	51
1) Les règles déontologiques des experts judiciaires	
2) Les règles déontologiques des experts amiables	
II) L'encadrement structurel mais pas conventionnel	52
A) Les organisations professionnelles des experts	
B) Une absence de convention	
Section 3 : La responsabilité de l'expert en marchandise transportée par voies terrestres	54
I) Les fautes susceptibles d'être commises par un expert en marchandise transportée par voies terrestres.	55
II) Les différents terrains de l'engagement de la responsabilité de l'expert	56
A) Les responsabilités civiles	57
1) La responsabilité contractuelle	
2) La responsabilité délictuelle :	
B) La responsabilité disciplinaire	59
C) La responsabilité pénale	59
D) La différence dans l'engagement de la responsabilité de l'expert selon sa mission	59
E) La souscription de tous les experts à une garantie RC professionnelle.	59
III) Les sanctions	60
A) Des sanctions pour tous les experts	60
B) Des sanctions spécifiques à l'expert judiciaire	60
PARTIE 2 : LES ENJEUX D'UNE EXPERTISE SUR DE LA MARCHANDISE TRANSPORTEE PAR VOIES TERRESTRES	63
CHAPITRE 1 : Les apports du respect des principes du contradictoire, de l'impartialité et de l'indépendance	64
Section 1 : Le principe du contradictoire	64
I) Définition	64

II)La souplesse du principe du contradictoire.	65
III)Un revirement de jurisprudence consacrant « la nullité d'un rapport d'expert établi en violation du principe du contradictoire »	66
Section 2 : L'indépendance et impartialité de l'expert	67
I)L'indépendance	67
II) L'impartialité	69
III)L'apport de l'art 6-1 CEDH à l'expertise	70
IV)La régularité de l'expertise	71
V)La nullité du rapport d'expertise pour non-respect du principe de l'indépendance et de l'impartialité :	72
CHAPITRE 2 : Les conséquences d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres	73
Section 1 : Les forces et les difficultés d'une expertise sur de la marchandise transportée par voies terrestres:	73
I) Les atouts d'un rapport d'expertise transport	73
A)Les conséquences positives d'un rapport d'expertise :	73
1) L'expertise, un appui pour les juges	
2) Les conséquences d'un rapport d'expertise à travers des exemples :	
a)Accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge	75
1-Faits :	
2-Origine et Cause du dommage:	
3-Les premières informations et témoignage rendu :	
4-Le rôle des experts	
5-Conséquences	
b)Arrêt CA Paris, Pôle 5, ch 5 , 3 juillet 2014	77
1-Les faits : Un véhicule de +3T arrive à destination, mais au déchargement la benne de celui-ci bascule.	
2- Le rôle des experts	
3-Conséquences	
B) La force de l'expert judiciaire	79
C) La force d'une expertise contradictoire	79
II)Les difficultés	79
A) Le problème de sélection des experts amiables	80
B)Les solutions	80
1) le contrôle des compagnies d'assurance	
2) le contrôle par la certification	
III)Les autres difficultés	82
A)La pression soumise aux experts	82

B)Le non-respect du contradictoire	83
Section 2 : Les conséquences d'un rapport d'expertise en marchandises pour les parties prenante	83
I)Les effets de la prévention d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres	83
II)Les portées de la constatation d'un expert en marchandise transportée par voies terrestres	85
III)L'influence de l'expertise de prévention sur l'expertise de constatation	87
IV)Les effets de l'expertise sur les prescriptions d'assurance et de transport	87
A) La prescription biennale prévue par l'art L114-1 du code des assurances	87
1)Les effets de l'expertise amiable	
2)Les effets de l'expertise judiciaires	
3) Les effets de l'intervention d'un sapiteur	
B)La prescription annale prévue par l'art L133-6 du Code de commerce	89
1)Les effets de l'expertise amiable	
2)les effets de l'expertise judiciaire	
Section 3 : L'expertise de marchandise transportée par voies terrestres à l'international	91
I)L'influence de l'Europe dans le domaine de l'expertise transport terrestre	91
A)La FUED I	91
B) La création d'un groupe d'experts dans le domaine de la sûreté des transportsterrestres.	93
C)Comparaison de l'expertise française avec l'expertise d'autres pays européens	94
1)L'expertise anglaise	
2)L'expertise allemande	
D)L'intervention d'un expert français dans un autre pays de l'UE	95
II) Le cadre juridique de l'expertise de marchandise transportée par voies terrestres à l'étranger	96
CONCLUCLUSION : L'expertise de marchandise transportée par voies terrestres et son avenir	102
BIBLIOGRAPHIE	103
TABLE DES ANNEXES	106
TABLE DES MATIERES	128