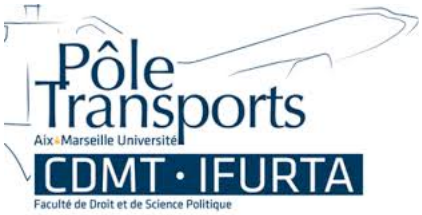


L'EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE

Mémoire pour l'obtention du

Master II Droit et Management des Activités Maritimes

Par

Théo GOMEZ

Sous la direction de

Monsieur, le professeur **Cyril BLOCH**

Responsable d'alternance M. **Laurent LE BORGNE**

Année universitaire 2018 - 2019

Remerciements

Je tiens à remercier la société VERITECH ainsi que tout son personnel, pour m'avoir accueilli dans leurs locaux en cette année d'apprentissage pour le Master 2 « Droit et Management des Activités Maritimes ».

Je remercie tout particulièrement mon maître d'alternance Laurent LE BORGNE, lequel a accepté de continuer sur la voie de l'apprentissage avec moi.

Également merci aux administratifs et au corps professoral du CDMT : ils m'ont permis, en enrichissant mon savoir dans le domaine du droit des transports, de développer mon savoir-faire, mon savoir être.

Par ailleurs, je remercie les différentes personnes du monde du transport, de l'assurance et du droit avec qui j'ai pu m'entretenir.

Sommaire

Remerciements 2

Sommaire 3

Introduction 4

PARTIE I : LE FONCTIONNEMENT D'UNE EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE EN TRANSPORT 11

TITRE I : L'ENVIRONNEMENT DE L'EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE TRANSPORT 11

Chapitre I : L'expert amiable transport 11

Chapitre II : Le contexte et le champ d'application d'une expertise amiable contradictoire 23

TITRE II : LE DEROULEMENT D'UNE EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE 30

Chapitre I : Les préludes d'une expertise amiable contradictoire 31

Chapitre II : L'expertise amiable contradictoire 39

PARTIE II : LES IMPLICATIONS PRATIQUES DE L'EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE 45

TITRE I : LES APPORTS ET FAIBLESSES DE L'EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE 45

Chapitre I : Les intérêts et conséquences positives de l'expertise amiable contradictoire 45

Chapitre II : Les faiblesses de l'expertise amiable et leurs conséquences 53

TITRE II : LA FIN DE LA PHASE D'EXPERTISE AMIABLE, PAS SANS EFFET 58

Chapitre I : La suite d'une expertise amiable contradictoire, sans accord amiable 58

Chapitre II : L'apport de l'expertise amiable contradictoire devant un tribunal 64

Conclusion 68

Bibliographie 69

Annexes 72

Table des matières 135

Résumé 137

Introduction

Le travail qui suit se propose de mener une réflexion et une étude sur les expertises amiables contradictoires dans le domaine du transport de marchandises et plus particulièrement des transports maritime et routier.

De nos jours, *« l'expertise a le vent en poupe »*[1] dans des domaines très variés tels que l'automobile, la comptabilité, les transports, le médical, le judiciaire et bien d'autres. Dans le domaine des transports de marchandises, l'expertise est demandée la plupart du temps, lorsqu'il y a sinistre, c'est à dire lorsque la marchandise livrée n'est pas conforme à celle expédiée. Les raisons du sinistre peuvent en être multiples. Quoi qu'il en soit, cela met l'accent sur la notion de risque toujours associée au transport. Pour le transport des marchandises, il existe les risques encourus par les personnes qui contrôlent le moyen de transport tels que les capitaines, les conducteurs et autres ; les risques concernant le mode de transport lui-même comme le navire ou l'ensemble routier et les risques encourus par la marchandise transportée. Les risques subis par les Conducteurs sont plutôt du registre de l'accident, et nécessiteront des expertises médicales. Il ne sera pas question de ces expertises dans ce document. Les dommages subis par les moyens de transport et les marchandises sont classés dans le registre de l'avarie, Si l'on se réfère au Dictionnaire du Commerce International, l'avarie particulière est définie comme *« des dommages survenus par accident au moyen de transport ou à sa cargaison »*[2] Envisager une avarie possible implique de faire appel à une assurance pour être indemnisé si l'avarie survient. Ce qui, pour l'assurance, implique souvent la mise en place une expertise pour évaluer les dommages occasionnés et l'étendue des préjudices subis. Et qui dit expertise, dit faire appel à un homme ou à une femme de l'art pour la réaliser, à savoir l'Expert.

L'expertise amiable contradictoire est un mode d'expertise parmi d'autres. Elle a ses avantages, ses faiblesses et intervient dans un contexte précis. Avant de voir en quoi cela consiste, et afin de mieux cerner le domaine dans lequel elle sera étudiée, un rapide tour d'horizon sera effectué sur les notions de transport, de marchandises, d'avarie, et d'assurance. Par la suite, seront évoquées les notions d'expert et d'expertise, dans leur globalité, même si elles seront développées de façon plus précise dans le corps du sujet. Enfin l'intérêt de ce mémoire et son plan seront présentés.

---

[1] G. Gafat, « Expertise et compétences », *Hypothèse 2010*, 2011
[2] https://www.glossaire-international.com

1. La notion de transport

Transport est le terme et l'activité première entraînant à sa suite tous les autres, les mettant en lien, et cela, ne date pas d'hier.

Si l'on s'intéresse au transport comme déplacement de marchandises, d'un lieu à un autre, en vue d'un changement de propriétaire, son origine compte tenu de découvertes d'historiens en Mésopotamie, pourrait se situer au cours de la période néolithique, au moment où l'homme est devenu sédentaire et a commencé à fabriquer des outils pour cultiver le sol. C'est ainsi que seraient nés l'agriculture et l'élevage, que les civilisations se mirent à créer des voies de communication, des moyens de déplacement et qu'auraient vu le jour les premiers transports. Du simple portage humain au début, l'homme a utilisé les animaux pour l'aider à transporter les marchandises en domestiquant, entre 5000 et 2000 avant J-C, le bœuf, puis l'âne, qui servait aussi à transporter les personnes et le cheval. L'invention de la roue entre le 3ème et le 4ème millénaire avant J-C serait venue révolutionner les transports, en tous cas dans l'ancien monde. Les routes parallèlement, se développèrent laissant surtout dans nos mémoires, la route de la soie des chinois qui vit le jour vers 200 avant J-C et les voies romaines.

Les fleuves et la mer aussi ont été utilisés très tôt comme moyens de déplacement, pour les humains et pour les marchandises. Les pirogues creusées dans un tronc d'arbre construites dès la préhistoire précédèrent navires de mer que construisirent les peuples méditerranéens à partir de 2500 avant J-C. Les Phéniciens, grands et longtemps seuls navigateurs de la méditerranée, s'illustrèrent par leurs chantiers navals dans l'Antiquité. Ils construisirent au cours du 2ème millénaire avant J-C, des navires de guerre et des embarcations marchandes capables de transporter de lourdes charges. Par la suite, circulèrent en méditerranée galères romaines et grecques, ainsi que les premiers navires égyptiens. La marine à voile a longtemps été un vecteur important pour le commerce. Suivi, au cours du 18ème siècle par l'invention de la machine à vapeur et les premiers navires à vapeur. Enfin, l'époque des premiers paquebots à moteur thermique débuta au 19ème siècle. L'une des dernières révolutions dans le monde du transport maritime fut l'invention du conteneur et du navire porte-conteneur en 1956 par Malcom Mc LEAN.

Les chemins de fer, considérés comme un transport guidé, auraient pour ancêtres les premiers chariots circulant sur des blocs de pierre creusés, en Grèce, poussés ou tirés par des esclaves, et remontant au 6ème siècle avant J-C. Puis ce furent les chevaux qui tirèrent les charges, sous l'empire romain. L'évolution s'est poursuivie, notamment au Moyen Age, par l'utilisation de rails en bois dans les mines d'Angleterre. Puis au 18ème et 19ème siècle, par l'association d'une voie ferrée et de véhicules tractés par un engin à moteur. La progression s'est poursuivie, et le chemin de fer fut le mode de transport terrestre dominant pendant près d'un siècle. Le transport routier étant venu le dépasser depuis la fin de la seconde guerre mondiale.

L'aviation est née beaucoup plus tardivement, au début du 20ème siècle, lorsque le premier engin motorisé et contrôlé des frères Wright décolle et effectue quatre vols successifs, même si la préoccupation de voler était depuis longtemps dans les esprits. Il y eut par exemple le cerf-volant inventé par les Chinois, probablement un à deux siècles avant J-C…

De nos jours persistent ces modes de transport pour les passagers et les marchandises. Le développement de ce document traitera exclusivement des transports de marchandises, lesquels représentent des activités économiques réglementées. Et si ce travail s'intéresse plus particulièrement aux transports maritimes, il ne peut faire abstraction des autres et notamment du routier qui lui est souvent complémentaire.

2. La notion de marchandise

Dans le monde du commerce, il n'y a pas de transport s'il n'y a pas de marchandises à transporter. Et si dans un premier temps les céréales étaient les premières marchandises transportées, le commerce a rapidement évolué, et se sont ajoutés les minéraux, les matières premières, des produits finis et bien d'autres marchandises. Des modes de classification ont été inventé. Aujourd'hui, toutes sortes de marchandises sont transportées de par le monde. Elles peuvent être classées selon plusieurs systèmes.

Le Système Harmonisé, né dans les années 1980, lorsque l'Organisation Mondiale des Douanes créée une nomenclature internationale permettant de classer des marchandises. Chaque type de marchandise est classé par cette nomenclature en passant par les matières premières, les produits bruts, les produits finis et semi finis. Ce système vise à simplifier les échanges commerciaux et les formalités douanières. Chaque pays peut ainsi contrôler les mouvements de marchandises sur son territoire.

Le Système de classement selon le type de marchandise. Ce type de système est celui utilisé, par exemple, dans les contrats type routiers. Les différents contrats type reprennent plusieurs genres de marchandises : les marchandises dites « générales » ; les marchandises liquides ; les marchandises périssables ; les marchandises aux dimensions exceptionnelles ; les marchandises roulantes et autres. Par ailleurs, dans le transport maritime, chaque type de navire correspond à une marchandise. Par exemple, pour les produits finis le transport en conteneur à bord d'un navire porte conteneur est adapté. En ce qui concerne les produits en vrac, les transports en tanker pour le vrac liquide ou en vraquier pour le vrac solide sont adéquates. Ou encore, pour les véhicules roulants, le transport en navire roulier.

Le Système de classement en fonction de la dangerosité des marchandises. Selon le mode de transport utilisé, il existe une législation particulière. Par exemple en transport maritime, le classement des marchandises dangereuses est repris dans le code IMDG. En transport routier dans l'ADR.

Pour un expert, ces différents classements peuvent être utiles lors de son intervention. En effet, pour chaque intervention, il pourra identifier la catégorie dans laquelle les marchandises se situent afin de déterminer si le mode de transport choisi est adapté à ces dernières. Il pourra aussi déterminer quelle législation particulière s'applique à ces marchandises.

3. La notion d'avarie

Il a été évoqué plus haut le lien entre les transports et les risques encourus qui en cas de réalisation donneront lieu à des dommages, aussi nommés avaries. Qu'en est -il plus précisément de cette notion d'avarie ? Ce mot date du 13ème siècle, il est issu de l'italien avaria et de l'arabe awariya signifiant dommage. Il est défini dans le Larousse comme *« Un dommage survenu à des marchandises au cours de l'exécution d'un contrat »*[3]

Il existe 3 types d'avaries : les avaries particulières, les avaries-frais et les avaries communes. L'avarie particulière correspond aux dommages et aux pertes que peut subir une marchandise en cours de transport. L'avarie-frais correspond aux dommages indirects que les dommages ou pertes de marchandises ont pu provoquer. L'avarie commune est spécifique au transport maritime, elle peut être définei comme *« un sacrifice extraordinaire consenti volontairement et raisonnablement et ayant eu un résultat utile pour les biens de l'expédition maritime, la perte ou le dommage constitue une avarie commune »*[4]

Dans le présent document, seule la notion d'avarie particulière sera évoquée.

[3] https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/avarie/7018?q=avarie#6981
[4] https://www.lantenne.com/Trois-types-d-avaries_a14482.html

4. La notion d'assurance

Dans le but de limiter les pertes financières pouvant être causées par une avarie, l'assurance se veut être le moyen le plus efficace. L'assurance peut se définir comme une opération par laquelle « *L'assureur s'engage moyennant le versement d'une prime, à effectuer une prestation donnée, en cas de réalisation d'un risque déterminé »*[5].

De nos jours, les assurances occupent une place très importante dans notre vie quotidienne, de l'assurance vie au capital décès, en passant par la maison, la maladie, la voiture, et bien d'autres cas. L'assurance ne date pourtant pas d'hier, y compris dans le domaine des transports. Les premières lois sur l'assurance seraient apparues dans le code des lois, sous le règne du roi Hammourabi à Babylone au 18ème siècle avant J-C.

Par la suite, à l'époque des grecs et des romains, de l'argent était emprunté à un très fort taux d'intérêt pour armer les bateaux ou les charger. Dans ce cas, le créancier jouait le rôle de l'assureur. Si le bateau parvenait à destination, le créancier touchait le capital plus 30 à 50% d'intérêt. Par contre si le bateau devait être piraté ou coulé alors le créancier ne demandait rien au débiteur. C'était la naissance du prêt à la grosse aventure. Ce mode d'assurance a été la référence jusqu'au Moyen Age.

L'assurance sous sa forme contractuelle n'est apparue qu'au 14ème siècle, avec l'essor maritime, commercial et financier des cités états d'Italie du Nord et de Flandres. C'est ainsi qu'en 1310 est créée une chambre de l'assurance à Bruges ayant comme objectif, d'éditer des garanties d'assurances, afin de protéger du risque maritime et de favoriser le commerce devenu déjà prospère en Flandres.

En 1681, l'Ordonnance de la Marine rédigée à l'initiative de Colbert posa les grandes lignes et les grands principes de l'assurance maritime qui se retrouvent encore aujourd'hui. Par la suite, en 1686, fut créée à Paris, la Chambre d'Assurance et de Grosse Aventure de France, pour répondre aux besoins des assureurs de se regrouper, d'échanger sur les risques encourus dans le maritime. Dans la même période, le royaume d'Angleterre étant en pleine expansion maritime, le besoin chez les assureurs de se rassembler et de se regrouper fit son apparition, donnant lieu à la célèbre organisation des Lloyd's.

[5] www.cours-de-droit.net/definition-de-l-assurance-role-et-histoire-a127437864

5. La notion d'expert

Les notions d'assurance et d'expert sont liées. En effet, lors de la réalisation du risque assuré et donc de la survenance d'une avarie, l'assureur va se tourner vers son expert afin d'obtenir un avis technique sur le sinistre.

Si l'on se réfère à l'étymologie[6], le mot expert provient du latin *expertus* qui signifie éprouvé, reconnu, ayant fait ses preuves. Le mot expert apparaît au 13ème siècle comme adjectif, et au 16ème comme substantif. Il prend alors le sens d'une personne avertie, instruite, savante, dans un domaine particulier des pratiques et des connaissances.

L'apparition de la notion d'expert maritime se fera sous le code Napoléonien, bien qu'à l'époque ils soient qualifiés de commissaires d'avarie. En ce temps, les experts maritimes étaient des *« administrateurs publics chargés de coordonner et de planifier les réparations des voiliers suite à des sinistres, événements de mer ou à une campagne militaire »*[7] Par la suite, la profession d'expert maritime fera son apparition à travers des ingénieurs navals ou des retraités navigants pratiquant l'expertise. C'est avec l'aide des compagnies d'assurance que la profession d'expert fut réellement reconnue, notamment grâce à la création de listes d'experts maritimes.

La notion d'expert ainsi que cette profession seront plus longuement abordées dans le développement.

6. La notion d'expertise

La notion d'expertise *« entendue comme le recours à une analyse compétente dans des situations contentieuses ou incertaines »*[8] est née « *de la reconnaissance sociale des connaissances scientifiques ou techniques des experts »*[9] Elle se caractérisera plus généralement, à partir de la moitié du 19ème siècle comme, *« 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 »*[10].

Les expertises peuvent être classées de différentes façons. Par rapport aux donneurs d'ordre : assurances, assurés ou juges par exemple. Ou encore par rapport à la forme : expertise unilatérale, expertise amiable contradictoire ou encore expertise judiciaire. Dans la suite de ce document, seules les expertises amiables contradictoires seront traitées. Les expertises judiciaires seront abordées.

---

[6] J. Picoche, *Dictionnaire étymologique du français* - Les usuels Le Robert
[7] https://www.lantenne.com/L-expert-maritime_a14026.html
[8] G. Galafat, « Expertise et compétences », *Hypothèse 2010*, 2011
[9] G. Galafat, « Expertise et compétences », *Hypothèse 2010*, 2011
[10] A. Rey, *Dictionnaire de la langue Française*, Le Robert, tome 1, p. 1369

7. L'intérêt

L'expertise amiable contradictoire est une procédure peu connue et ne faisant pas l'objet d'un régime juridique spécifique. Pourtant ce type d'expertise est essentiel dans les litiges relatifs aux marchandises transportées. Ainsi, à travers ce mémoire, cette procédure et ses intérêts seront présentés.

8. Plan

Dans une première partie, il s'agira de décrire le fonctionnement d'une expertise amiable contradictoire à travers son environnement et son déroulement. Par la suite, dans une seconde partie, les implications pratiques d'une telle expertise seront abordées en présentant les apports et les faiblesses de celle-ci puis en s'intéressant au poids qu'elle peut avoir lors d'une procédure judiciaire.

Partie I : Le fonctionnement d'une expertise amiable contradictoire en transport

Dans les prochaines sous-parties, les grandes lignes d'une expertise amiable contradictoire en transport seront tracées. Il sera tout d'abord abordé l'environnement d'une telle expertise, puis son déroulement.

Titre I : L'environnement de l'expertise amiable contradictoire transport

Les principaux acteurs d'une expertise amiable contradictoire, mis à part les parties ayant un différend, sont les experts amiables. Dans le prochain chapitre, la profession d'expert sera abordée à travers des définitions, puis à travers la présentation du contexte et du champ d'application d'une expertise amiable contradictoire.

Chapitre I : L'expert amiable transport

Comme évoqué dans l'introduction, plusieurs types d'experts existent et exercent dans des domaines spécifiques. Dans le cadre de ce mémoire, seuls les experts amiables et les experts judiciaires dans le domaine du transport seront étudiés. Dans les prochaines lignes, sera définie la profession d'expert amiable transport. Par la suite, seront traitées les obligations et responsabilité de cet expert.

Section I : Définition

A. Qu'est-ce qu'un expert amiable transport ?

Il n'existe pas une définition unique de l'expert, il en existe un grand nombre. Ainsi, afin d'obtenir une définition complète, plusieurs d'entre elles seront comparées. Ces définitions laissent apparaître les principales missions et compétences d'un expert amiable transport. Le Robert définit l'expert comme :

« Une personne choisie pour ses connaissances techniques, et chargée de faire des examens, des constatations, des évaluations, à propos d'un fait, d'un sujet précis »

L'expert est donc défini par ses compétences, qui dans le cas présent sont des connaissances techniques et par ses missions qui, toujours dans le cas présent, sont faire des examens, des constatations, des évaluations.

Le Lamy Assurances[11] définit l'expert comme :

« Celui qui pratique une expertise, qu'il s'agisse pour lui d'une activité occasionnelle ou d'une activité habituelle, est communément dénommé "expert", terme dont l'origine, dans la langue française, remonte au XIVème siècle et a, pour radical, le latin experiri, éprouver. L'expert est celui qui a acquis par l'usage une habilité spéciale dans un domaine technique.

On peut définir plus généralement l'expert comment étant toute personne qui, dans un domaine déterminé, est en mesure de procéder à des examens, des constatations, des appréciations, des déclarations en les revêtant, sinon du sceau de la vérité, mais tout au moins d'une valeur, d'une autorité supérieure tirée de ses connaissances techniques, de son expérience et de sa pratique. Toutefois, ce ne sont pas des connaissances techniques élémentaires, une expérience limitée et une pratique occasionnelle qui sont requises de l'expert, mais un haut degré de connaissance, d'expérience et de pratique, même si ces connaissances, cette expérience et cette pratique se manifestent habituellement dans une activité autre que l'expertise, par exemple dans la recherche, l'enseignement, l'industrie, son intervention comme expert restant occasionnelle. »

Cette définition met, elle aussi, en avant, d'un côté les missions principales de l'expert comme étant l'examen, la constatation ainsi que l'appréciation et, d'un autre côté, ses prérequis comme étant un haut degré de connaissances techniques, d'expérience et de pratique dans un domaine déterminé.

La définition du Lexique des termes juridiques[12] se veut beaucoup plus juridique :

« Technicien à qui le juge demande de donner son avis sur des faits nécessitant des connaissances techniques et des investigations complexes. »

Cette définition correspond à l'expert judiciaire et non à l'expert amiable. En effet, un expert amiable n'est pas missionné par un juge mais par des clients tels que des compagnies d'assurance ou des opérateurs de transport. Cependant, elle renvoie au terme technicien qui, toujours dans le lexique, est défini comme :

« Simple particulier (indépendant ou présenté par une personne morale) chargé par un juge ou par un tribunal de procéder à des constatations, de donner une consultation ou de fournir un avis technique dans le cadre d'une expertise lorsque l'analyse des faits du procès requiert le recours aux connaissances d'un spécialiste. »[13]

---

[11] L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017, p. 2320, § 5006.
[12] S. Guinchard et T. Debard, *Lexique des termes juridiques 2018–2019*, Dalloz, 2019, p. 114 sur 121 de la lettre E.
[13] S. Guinchard et T. Debard, *Lexique des termes juridiques 2018–2019*, Dalloz, 2019, p. 15 sur 98 de la lettre T.

Là encore, la définition du technicien reste dans le cadre judiciaire puisqu'il est *« chargé par un juge ou un tribunal »*. Néanmoins, cette définition reste intéressante car elle laisse apparaître les termes constatations, consultation, avis technique et connaissances d'un spécialiste. Il en ressort donc, comme dans les précédentes définitions, que les principales missions de l'expert sont la constatation ainsi que le fait de fournir un avis technique.

Ces différentes définitions établissent que les missions de l'expert sont la constatation et l'investigation qui apparaissent nécessaires dans l'objectif de la transmission d'un avis technique à son client. D'autre part les prérequis essentiels à l'expert sont les connaissances techniques et l'expérience dans un domaine particulier.

Toutes ces définitions présentent les missions de l'expert en général. Qu'en est -il de l'expert transport. Le Référentiel Technique de Certification d'Expert Évaluateur d'Assurances Transport de Marchandises définit l'expert comme :

« Personne compétente pour apporter à une personne physique ou morale, qui l'a choisie et dont il est extérieur, une prestation de service à caractère intellectuel dans le respect d'une déontologie préalablement acceptée. »[14]

Ce référentiel[15] énonce par la suite les différentes missions d'un Expert Évaluateur d'Assurances :

« Évaluation qualitative, quantitative et financière des biens (matériels et immatériels).

Évaluations financières des dommages matériels et évaluation des conséquences financières associées (perte d'exploitation, perte de revenu, sauvetage, etc.).

Recherche et analyse des événements dommageables ou susceptibles de l'être.

Recherche et analyse des causes des dommages.

Réalisation de missions de prévention de risques.

Réalisation de missions d'inspection avant garantie. »

[14] CNPP, Référenciel Techniques de Certification EEA Transport de Marchandises, 2019, p. 4
[15] CNPP, Référenciel Techniques de Certification EEA Transport de Marchandises, 2019, p. 4

Ainsi, dans la plupart des cabinets d'expertise transport, les principales missions confiées aux experts par les clients sont, comme en témoigne quelques-uns des nombreux mails de mission reçus par le cabinet VeriTech :

« - Déterminer la cause exacte du sinistre

- Évaluer le montant des dommages,

- Obtenir une éventuelle récupération de la marchandise,

- Demander la communication de toutes pièces justificatives. »[16]

Ou encore :

« Votre mission a pour objectif de déterminer avec précision les circonstances du sinistre, ainsi que la valeur du préjudice subi, et ce, pas tous constats, témoignages, documents nécessaires. »[17]

Afin de remplir ces missions, les experts mettront toutes leurs connaissances et leur expérience en action lors des différentes étapes que comporte une expertise amiable contradictoire. Ces différentes étapes seront reprises et détaillées dans le Titre II de la Partie I.

Les missions présentées dans le référentiel et les mails évoqués précédemment, correspondent aux missions qu'un expert amiable transport recevra de la part de ses clients. Ces missions sont similaires à celles données dans les définitions plus générales et exposées plus haut, tout en étant plus adaptées à une expertise transport.

Par ailleurs, dans le référentiel, les connaissances techniques, la pratique et l'expérience ne sont pas abordées. Seul le terme de compétence apparaît. Les compétences de l'expert transport peuvent s'acquérir de multiples façons. La prochaine sous-partie traitera de ces compétences en essayant de répondre à la question : Qui peut être expert transport ?

---

[16] Mail de confirmation de mission du dossier VeriTech n° 19.06. 5391
[17] Mail de confirmation de mission du dossier VeriTech n° 19.06.5393

B. Qui peut être expert transport ?

La profession d'expert amiable en transport, contrairement à l'expert-comptable ou l'expert automobile, n'est pas réglementée. Cependant, une certaine récurrence relative aux formations et compétences des experts amiables transports est présente. En effet, en général, ils ont fait une formation initiale dans le domaine des assurances, des transports ou du droit par exemple. Ils ont par la suite complété leur formation par l'acquisition d'une expérience sur le terrain.

Néanmoins, ces dernières décennies, les désirs d'unifier et de cadrer la profession sont apparus. De ce fait, les systèmes de recommandation et certifications ont été mises en place. Dans la suite du développement, il sera tout d'abord abordé le système de recommandation proposé par le CESAM (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport). Puis, dans un second temps, la certification EEA (Expert Évaluateur d'Assurances) proposé par le CNPP (Centre National de Prévention et de Protection), et nécessaire à l'obtention de la recommandation du CESAM, sera présentée.

1. Recommandation du CESAM

Le CESAM, le Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport est un organisme réunissant des assureurs du monde maritime et des transports ainsi que des opérateurs. Selon le site internet de cet organisme, *« le CESAM a pour mission de faciliter et de développer l'activité économique de ses Membres, les Assureurs Maritimes et Transports et de leurs clients, Armateurs, Transporteurs et exportateurs. À cette fin, il met à leur disposition des services techniques et des services administratifs et financiers. »*[18] Cet organisme est reconnu dans le monde des transports et dispose d'une grande notoriété.

Le système de recommandation mise en place par le CESAM répond aux objectifs de cet organisme puisqu'il a pour but premier de proposer à ses membres des listes sur lesquelles apparaissent des commissaires d'avaries et des experts recommandés dans leur domaine. Ces listes seront utiles aux membres du CESAM pour la nomination d'un expert. Dans les prochaines lignes, la procédure d'attribution de la recommandation des experts transport de marchandises sera abordée.

Tout d'abord, l'adhésion au CESAM implique 4 critères cumulatifs. Le premier, correspond à l'aptitude professionnelle. Elle est attestée par l'obtention de la certification EEA en transport de marchandises. Cette certification étant développée dans la sous-partie suivante, il n'en sera pas développé plus ici. Le second critère est celui de l'âge, il ne faut pas dépasser 70 ans sauf exception en cas de carence d'expert. Le troisième critère répond au principe

[18] http://www.cesam.org/fr/about/mission.php

d'indépendance et d'impartialité. L'expert ne doit pas avoir d'autre activité qui pourrait créer un doute dans son impartialité et son indépendance. Le dernier critère est celui de la maîtrise de langues étrangères, et principalement de l'anglais.

Par la suite, et une fois ces 4 critères réunis, l'expert souhaitant être recommandé par le CESAM devra déposer sa candidature à l'organisme, lequel mettra en place une procédure d'admission. L'examen de la candidature est réalisé par la commission terrestre du CESAM, dans les 2 mois après l'obtention de la certification. Cette commission est composée de représentants des compagnies d'assurances adhérentes. La décision d'acceptation ou de non-acceptation est notifiée par courrier et est valable un an avec tacite reconduction.

Les critères et procédures évoqués précédemment ont pour objectif de permettre aux adhérents de valoriser et de maintenir leurs compétences, qualités et savoir-faire dans leur domaine. Ainsi, cette procédure d'adhésion de l'expert au CESAM, et les conditions qui lui sont rattachées, garantissent un travail sérieux et fiable. Elles permettent à l'expert d'être connu et reconnu par le monde des assurances et, par conséquent, de pouvoir développer son activité.

2. Certification Expert Évaluateur d'Assurances en transport de marchandises

Il a été évoqué plus haut, dans les critères nécessaires à un expert pour être recommandé par le CESAM, le fait d'être certifié EEA en transport de marchandises. Ce critère apparaît comme le plus important et le plus sélectif. La prochaine sous-partie sera dédiée à ce critère : la certification EEA en transport de marchandises.

Cette certification est délivrée donc par le CNPP, (Centre National de Prévention et de Protection). Cet organisme produit un grand nombre de certifications visant à cadrer la profession d'expert. Parmi les certifications que propose le CNPP, les prochaines lignes s'attacheront à développer la certification EEA en transport de marchandises. Elle est, en France, la certification de référence dans le domaine du transport de marchandises.

Afin d'être certifié EEA transport de marchandises, une certaine expérience professionnelle est requise. Cette expérience permettra à l'expert de développer un savoir-faire technique. Ainsi, afin d'accéder à la certification, un expert disposant d'une formation initiale de niveau I devra justifier de 4 ans d'expérience professionnelle dont 3 ans dans l'expertise transport.

Par ailleurs, en plus d'une expérience professionnelle, l'expert voulant être certifié doit justifier d'une formation initiale ou continue. Cette formation lui aura apporté des compétences liées au monde de l'expertise telles que des compétences en droit, en assurances, et pour la certification en transport de marchandises, des compétences dans ce domaine.

Enfin, des qualités et compétences personnelles sont nécessaires à l'expert voulant être certifié. Ces qualités et compétences liées au métier d'expert sont, entre autres, la capacité de s'exprimer clairement à l'écrit comme à l'oral, ou encore la capacité de construire un raisonnement, ou de commenter des preuves tangibles.

Afin d'être certifié, les experts doivent donc détenir les points précédemment évoqués. Pour en attester, ils devront fournir lors de leur candidature des pièces justificatives tels que des diplômes pour la formation, ou des bulletins de salaires pour l'expérience. Par la suite, si la candidature de l'expert est retenue, il devra passer 2 examens, un écrit puis un oral afin d'obtenir sa certification. Ces examens ont pour but de contrôler que l'expert détient bien les compétences et qualités requises. L'écrit correspond à une étude de cas et l'oral à un entretien sur les connaissances des experts.

Section II : Les obligations et responsabilités de l'expert

L'article 1101 du code civil dispose que *« Le contrat est un accord de volontés entre deux ou plusieurs personnes, destiné à créer, modifier, transmettre ou éteindre des obligations. »* Afin de déterminer les obligations et responsabilités de l'expert, il sera donc nécessaire de qualifier le contrat passé entre lui et son client. Dans les prochaines sous-parties, la qualification du contrat d'expertise sera abordée. Une fois qu'elle sera déterminée, les responsabilités et obligations que ces contrats créent seront présentées.

A. Le contrat d'expertise

Dans les prochaines lignes, il sera discuté de la qualification du contrat d'expertise à travers l'étude de 3 contrats particuliers : le contrat de louage de service, le contrat de mandat, le contrat de louage d'ouvrage.

1. Le louage de service

Le contrat de louage de service, aussi appelé contrat de travail, est défini par le Lexique des termes juridiques comme :

« Convention par laquelle une personne, le salarié, se tient à disposition pour exercer son activité professionnelle au profit et sous la subordination d'une autre personne, l'employeur, qui lui verse en contrepartie une rémunération. »[19]

L'expert mettant à disposition de son client un service en lui faisait part de ses compétences techniques sur une demande particulière, la qualification de louage de service est envisageable. Cependant, cette définition fait apparaître un lien de subordination. C'est-à-dire un lien *« caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements du subordonné. »*[20] Or, entre un expert et son client, aucun lien d'une telle nature n'existe. En effet, un tel lien imposerait à l'expert des contraintes d'horaires, des programmes de travail ou autres. De plus, le lien de subordination, souvent appelé *« dépendance économique dans laquelle se trouve le salarié par rapport à son employeur »* par la jurisprudence ne peut s'appliquer puisqu'un expert a en général plusieurs clients et est donc économiquement indépendant. Enfin, si le contrat d'expertise était qualifié de contrat de travail, la rémunération de l'expert serait assujettie aux divers prélèvements existants entre un salarié et son employeur tel que les prélèvements sociaux. Or ce n'est pas le cas. Compte tenu de ce qui précède, la qualification de contrat de travail pour un contrat d'expertise ne semble pas adaptée.

2. Le mandat

L'article 1984 du Code civil énonce que le mandat est un :

« *Acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom »*

Ce contrat permet à une partie, le mandant, d'être représenté par une personne tierce, le mandataire, lors de diverses situations. Dans le cadre d'une expertise, l'expert représente son client, ce type de contrat est donc envisageable pour qualifier le contrat d'expertise. Néanmoins, le terme « en son nom » est important dans cette définition. Il implique que le mandataire doit exécuter strictement les ordres de son mandant. Cette notion s'oppose au principe d'indépendance de l'expert. En effet, un expert se doit d'être indépendant, c'est-à-dire de se baser seulement sur les faits et les constatations qu'il a pu faire sans avantager son client. Or, dans le cadre d'un contrat de mandat, l'expert devrait appliquer les décisions et demandes de son mandant, lesquelles l'avantageraient forcément. Le mandat ne peut donc être retenu comme qualification du contrat d'expertise.

---

[19] S. Guinchard et T. Debard, *Lexique des termes juridiques 2018–2019*, Dalloz, 2019, p. 285 sur 368 de la lettre C.
[20] Cass. Soc, 13 novembre 1996, n° 94-13187,

3. Le louage d'ouvrage

Le louage d'ouvrage, ou encore contrat d'entreprise, est défini par l'article 1710 du code civil comme :

« Un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles. »

Ce contrat permet à une partie, le maitre d'ouvrage, d'obtenir de la part d'une autre partie, le loueur d'ouvrage, un ouvrage, intellectuel dans le cas de l'expertise, moyennant un prix. Ce contrat se différencie du contrat de travail par le fait qu'aucun lien de subordination n'est créé entre le donneur d'ouvrage et l'entrepreneur. De ce fait, l'entrepreneur dispose d'une totale indépendance dans l'exécution des travaux.

La majorité des auteurs et la jurisprudence dominante considèrent que le contrat d'expertise est un contrat de louage d'ouvrage intellectuel. Ainsi, c'est cette qualification qui sera retenue pour le contrat d'expertise. L'expert sera lié à son client par un contrat de louage d'ouvrage intellectuel.

B. Les responsabilités de l'expert amiable transport

La conclusion d'un contrat entre plusieurs parties fait naître pour chacune d'elle des obligations et des responsabilités. Les prochaines sous-parties aborderont les différents obligations et devoirs d'un expert amiable puis les responsabilités de ce dernier.

1. Les obligations et devoirs de l'expert amiable

Les obligations d'un expert varient selon les missions qui lui sont confiées par son client. Selon les missions, une obligation de moyen ou une obligation de résultat naît.

Une obligation de moyen est une obligation par laquelle l'expert, dans le cas présent, s'engage à fournir auprès de son client, tous les efforts nécessaires à l'atteinte d'un objectif fixé. Afin de mettre en cause la responsabilité contractuelle de l'expert, son client devra prouver qu'il n'a pas mis en œuvre tous les moyens dont il disposait pour atteindre l'objectif fixé.

Une obligation de résultat est une obligation par laquelle l'expert s'engage à fournir auprès de son client un résultat fixé. Le seul fait que ce résultat ne soit pas atteint suffit à mettre en cause sa responsabilité contractuelle.

La question de savoir de quel type d'obligation s'agit-il va alors se poser. Le Lamy Assurances apporte une réponse à cette question en ce qui concerne les obligations de l'expert amiable dans un contrat d'expertise qualifié de louage de service :

« La réponse à cette question est donnée par la nature même de l'expertise, par le contenu de la mission donnée à l'expert.

En règle générale, le contrat d'expertise emporte des prestations de nature matérielles et d'autres qui sont intellectuelles.

[…] Il est évident que l'on peut exiger de l'expert qu'il décrive avec précision un bien […] En revanche, on ne saurait lui imposer de déterminer infailliblement la cause d'un sinistre alors que plusieurs sont possibles sans qu'une d'elles s'avère indiscutable. »[21]

Il ressort de ces dispositions que l'expert a une obligation de résultat concernant les missions relatives à des prestations matérielles, comme la description des marchandises ou encore la description des dommages présents sur ces dernières. Cependant, les missions relatives à des prestations intellectuelles, comme la détermination des causes et origine du sinistre, se voient attribuer une obligation de moyen, chaque obligation se rapportant bien sûr à des responsabilités, qui seront abordées plus tard.

Par ailleurs, et quelques soient les missions confiées à l'expert, un certain nombre de devoirs lui sont impartis. Le Lamy Assurances énonce les devoirs suivants :

« De conseiller son client dans la sphère de compétence technique qui ressortit à sa spécialité, en lui apportant l'entier concours de ses connaissances et de son expérience,

D'accomplir avec zèle, diligence, conscience et probité la mission d'expertise dont il est chargé en y consacrant tous ses moyens matériels et intellectuels, selon les données les plus récentes et vérifiées des sciences et techniques […],

D'effectuer sa mission en toute indépendance et impartialité ; qu'il ait été choisi par un assureur, un assuré ou un tiers responsable, son rôle n'est pas de chercher à avantager la partie qui l'a désigné […],

De respecter l'obligation de réserve en ce qui concerne toutes les informations, tous les renseignements qu'il pourrait recueillir ou qui lui seraient donnés et qui ne sont pas nécessaires ou utiles à l'accomplissement de la mission qu'il a reçue […],

---

[21] L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017, p. 2324, § 5011-a-3.

De ne pas chercher à obtenir les informations et renseignements qu'il estime utiles par des moyens que la loi réprouve ou par des moyens simplement déloyaux,

De ne faire état que des éléments qu'il a personnellement constatés, vérifiés. S'il est amené à formuler des hypothèses, celles-ci doivent être présentées comme telles,

De ne pas porter à la connaissance de tiers des pièces et documents qui lui ont été remis pour l'accomplissement de sa mission d'expertise (contrats, justificatifs, pièces comptables, etc.) et qui, s'ils revêtent un caractère contradictoire, intéressent les parties à l'expertise et les intervenants à celle-ci, mais non les personnes qui y sont étrangères […],

De respecter toutes les parties à l'expertise ainsi que, le cas échéant, les intervenants en relatant avec fidélité, dans ses rapports ou procès-verbaux, les constatations communes, les réserves et observations des parties, des intervenants et de leurs experts, les opérations conduites, les évaluations faites et les conclusions de l'expertise,

De se refuser à prendre en considération et à faire état des demandes ou réclamations formulées par son client et qu'il jugerait déraisonnables ou fausses, de pièces et documents altérés ou faux, sauf à les dénoncer comme tels s'ils ont été produits par une autre partie ou un intervenant, permettant ainsi à la partie qui l'a désigné d'appliquer une sanction contractuelle ou de saisir l'autorité judiciaire. »[22]

Ces devoirs s'inscrivent dans la bonne pratique de l'expertise amiable contradictoire. Il sera évoqué dans la Partie II comment le manquement à ces devoirs peut avoir des conséquences négatives sur les résultats d'une expertise amiable contradictoire.

2. Les responsabilités de l'expert amiable

L'expert peut engager sa responsabilité dans différents cas. Il pourra s'agir d'une responsabilité contractuelle auprès de son client ou d'une responsabilité délictuelle auprès d'une partie tierce au contrat.

La responsabilité contractuelle repose sur les obligations précédemment évoquées : obligations de moyen et obligations de résultat. Ainsi, Le Lamy Assurances explique que :

« Si, du fait du contrat d'expertise considéré comme un louage d'ouvrage ou contrat d'entreprise, l'expert doit effectivement l'ouvrage promis, il sera présumé en faute pour tout ce qui ressort de l'inexécution d'une obligation de résultat et ne pourra se dégager qu'en établissant le cas fortuit ou de force majeure, ou la faute de son donneur d'ordre. En revanche, s'agissant des prestations intellectuelles dues, l'engagement de l'expert

[22] L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017, p. 2347, § 5037.

n'engendre qu'une obligation de moyens, celle de mettre à la disposition du donneur d'ordre pour effectuer l'ouvrage promis, son organisation, sa compétence professionnelle, sa connaissance des techniques, des coûts, des procédés d'investigation, son expérience, bref, tout ce dont il peut normalement disposer pour approcher au plus près l'idéal de vérité. »[23]

Il en ressort donc que la responsabilité d'un expert amiable pourra être mise en cause dans deux cas. Le premier, pour inexécution des obligations de résultat qui lui incombe de par le contrat d'expertise. La seconde, pour faute prouvée, c'est-à-dire que son donneur d'ordre devra apporter la preuve que l'expert n'a pas mis en œuvre tous les moyens nécessaires pour parvenir à satisfaire les objectifs fixés par les obligations de moyen du contrat.

Par ailleurs, vis-à-vis des tiers au contrat, l'expert pourra engager sa responsabilité délictuelle comme l'énonce les articles 1240 et 1241 du code civil : *« Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »* et *« Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »* Il faudra dès lors prouver une faute de l'expert, un préjudice et un lien de causalité. Le Lamy Assurances aborde cette responsabilité comme suit :

« Vis-à-vis des personnes qui ne sont pas parties au contrat d'expertise, l'expert amiable est, comme toute autre personne, responsable de son fait, de sa négligence ou de son imprudence, du fait des choses qu'il a sous sa garde ou de celui des personnes dont il répond, ce qui ne constitue qu'une simple application des principes régissant la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle. »[24]

La responsabilité délictuelle d'un expert amiable est rarement mise en cause. Cependant, elle pourrait l'être dans le cas où un expert aurait fourni des préconisations quant au devenir des marchandises et que ces dernières les auraient endommagées. Par exemple, le stockage de produits frais à température ambiante. Dans ce cas, l'ayant droit des marchandises qui est une tierce partie au contrat d'expertise pourrait mettre en cause la responsabilité de l'expert.

---

[23] L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017, p. 2324, § 5011-a-3.
[24] L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017, p. 2324, § 5011-b.

Chapitre II : Le contexte et le champ d'application d'une expertise amiable contradictoire

Ce chapitre abordera le contexte d'une expertise amiable contradictoire dans le transport, à travers les différents types de clients et d'expertises qu'un cabinet est susceptible de rencontrer. Puis il présentera le champ d'application d'une telle expertise en exposant le périmètre réglementaire de l'amiable et du contradictoire.

Section I : Les différents types de clients et d'expertises

Un cabinet d'expertise est amené, dans le cadre de son activité, à côtoyer différents types de clients tels que des compagnies d'assurances ou des opérateurs de transport. Il est aussi amené à réaliser différents types d'intervention : les expertise responsabilité contractuelle et les expertises dommages. Dans les prochaines sous-parties, ces deux axes seront développés.

A. Les clients : les compagnies d'assurance, les compagnies maritimes, les transporteurs et leurs intermédiaires

Un expert ou un cabinet d'expertise reçoit des missions de la part de différents clients. Dans les lignes qui vont suivre, les principaux clients d'un cabinet ainsi que les différents cadres dans lesquels les missions lui sont confiées seront présentés.

1. Les compagnies d'assurance

Les principaux clients d'un cabinet d'expertise amiable transport sont les compagnies d'assurances. La démarche de l'expertise amiable contradictoire apparaît dans les contrats d'assurance c'est-à-dire dans *« l'opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération, la prime, une prestation par une autre partie, l'assureur, en cas de réalisation du risque »*[25]., Et ce, qu'ils soient des contrats d'assurance dommage ou des contrats d'assurance responsabilité contractuelle.

[25] V. Picard, A. Besson, *Les assurances terrestres en droit français*, Le contrat d'assurance : LGDJ, 1982, 5e éd

Par exemple, l'article 17 de la police française d'assurance maritime sur les facultés énonce que l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance *« doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avarie" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. »*[26]

Par ailleurs, l'article 10 de la police française d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur national de marchandises par route dispose qu'*« En cas d'événement engageant la garantie de l'assureur, l'assuré doit, dès qu'il en a connaissance : s'adresser, pour les constatations, à l'assureur ou à son représentant dûment mandaté aux fins d'expertise ou, à défaut à l'organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avarie et Expert Recommandé" des conditions particulières. »*[27]

De par ces contrats d'assurances, l'intervention d'un expert amiable est prévue en cas de sinistre. C'est une disposition contractuelle. Ainsi, pour la majorité des sinistres transports garantis par un contrat d'assurance, la nomination d'un expert amiable transport suivra, donnant lieu à une expertise amiable contradictoire.

2. Les compagnies maritimes et les opérateurs de transport :

Les compagnies maritimes ainsi que les opérateurs de transport peuvent eux aussi être les clients d'un expert amiable transport et ce, dans deux cas.

Les opérateurs de transports peuvent être amenés à missionner un expert directement, c'est à dire sans passer par leurs assureurs, en prévision de l'intervention de ces derniers dans le dossier ou lorsque cette tâche leur est déléguée dans le contrat d'assurance. En effet, certaines compagnies d'assurances délèguent à leurs assurés le choix de l'expert. De ce fait, lorsqu'un sinistre a lieu en cours de transport, le transporteur peut prendre contact directement avec son expert habituel pour l'informer du sinistre, ce qui permet un gain de temps de par l'absence d'intermédiaire (courtier ou compagnie d'assurance) entre le transporteur et l'expert. Par la suite, l'assureur du transporteur reprendra le dossier en main.

Par exemple, l'article 10 de la police Française d'assurance couvrant la responsabilité des commissionnaires de transport, dispose qu'*« En cas d'événement engageant la garantie de l'assureur, l'assuré doit, dès qu'il en a connaissance : s'adresser, pour les constatations, aux Commissaires d'Avaries et aux Experts Recommandés du Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de*

---

[26] Police Française d'assurance maritime sur les facultés, 1er juillet 2009

[27] Police Française d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur national de marchandises par route (voiturier), 12 juin 1996 modifié le 16 juin 2003

France (C.E.S.A.M) aux fins d'expertise ou, à défaut, de tout organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avarie et Expert Recommandé" des conditions particulières. »[28]

Cet article laisse au commissionnaire de transport le choix de l'expert ou du commissaire d'avarie à qui il doit faire appel.

Par ailleurs, une compagnie maritime ou un opérateur de transport pourra missionner un expert directement, si le montant du sinistre tend à être faible. C'est régulièrement le cas pour les compagnies maritimes et certains opérateurs de transport, bien que le cas soit légèrement différent entre les compagnies maritimes et les opérateurs de transporteurs terrestres en raison de la différence existant entre les compagnies d'assurance et les P&I clubs. En effet, la responsabilité contractuelle d'une compagnie maritime est couverte en grande partie par un P&I club et non une compagnie d'assurance comme pour les opérateurs de transport. Ces clubs sont des mutuelles réunissant plusieurs compagnies maritimes qui cotisent mutuellement en cas de sinistre.

Les montants des franchises prévues par les P&I Clubs ou les compagnies d'assurance d'opérateurs de transport notoires, sont fixés très haut en raison de la masse financière que peut avoir un sinistre. De ce fait, pour les litiges dont le montant serait inférieur à celui des franchises, aucun expert ne sera missionné par les P&I ou les assureurs. Cependant, ce n'est pas parce que le montant d'un litige est inférieur aux franchises que la responsabilité de la compagnie maritime ou de l'opérateur de transport est mise hors de cause. Ces derniers pourront donc missionner un expert directement afin qu'il les représente lors d'une réunion d'expertise.

Par exemple, le cas d'un transport de balles de papier par conteneur entre le Liban et la France. Si, à destination, des traces d'humidités sont observées sur une faible quantité de marchandises suite à la présence d'une perforation sur le toit du conteneur, la responsabilité de la compagnie risque d'être mise en cause. Cependant le sinistre ne concernant qu'une partie du chargement et les marchandises n'ayant pas une forte valeur commerciale, il est fort probable que la compagnie maritime ne déclare pas le sinistre à son P&I club puisque le montant de ce dernier tend à être en dessous des franchises du P&I. Néanmoins, afin d'être représentée aux opérations d'expertise qui auront lieux, la compagnie peut missionner un expert afin d'obtenir plus de précisions sur les circonstances, le montant et l'étendue du sinistre ainsi qu'un avis technique sur ce dernier.

A présent que les clients d'un cabinet d'expertise ont été présentés, la suite du développement abordera les différents types d'intervention qu'un cabinet est amené à réaliser.

---

[28] Police Française d'assurance couvrant la responsabilité des commissionnaires de transport, 3 novembre 1993 modifié le 16 juin 2003

B. L'expertise responsabilité contractuelle et l'expertise dommages

Les interventions d'un expert amiable transport sont scindées en deux parties. Les expertises pour lesquelles l'expert intervient pour le compte des assureurs de la marchandise, l'expertise dommage. Et les expertises pour lesquelles l'expert intervient pour le compte des assureurs d'une partie mise en cause, l'expertise responsabilité contractuelle. Cette différence est portée à la connaissance de l'expert lorsqu'il reçoit une nouvelle mission de la part de son client.

1. L'expertise responsabilité contractuelle

Dans le cadre de l'expertise responsabilité contractuelle (RC), l'expert interviendra, dans la majorité des cas pour le compte des assureurs d'une partie potentiellement responsable du sinistre. Ainsi, il sera amené à intervenir pour le compte des assureurs d'un transporteur routier, d'un commissionnaire de transport ou d'une compagnie maritime par exemple. Comme évoqué précédemment, il pourra aussi intervenir directement pour le compte des opérateurs cités sans être missionné par leurs assureurs

Contrairement à l'expertise dommage, l'expert n'est pas censé être à l'initiative de l'expertise puisque l'un de ses confrères intervenants pour les assureurs dommages aura pris le soin de convoquer les parties. Cependant, l'expert RC pourra organiser lui-même l'expertise dans le cas d'une urgence particulière ou si l'ayant droit des marchandises ne dispose pas d'une assurance particulière.

Ce type d'intervention présente deux différences majeures avec l'expertise dommage. Tout d'abord, au niveau des garanties que propose une police d'assurance RC. La police RC couvre seulement des dommages imputables à l'opérateur de transport dans le cadre du contrat de transport qui le lie aux autres parties. De ce fait, l'application des cas exonératoires comme le défaut de conditionnement ou le vice propre de la marchandise permet au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité et donc de sortir du dossier.

Par ailleurs, et lors du chiffrage, l'expert RC devra prendre en compte les différentes limitations de responsabilité dont la partie qu'il représente peut bénéficier. En effet, dans le cas d'un transport de palette de jus de fruit, par exemple. Les constatations menées lors de la réunion d'expertise ont permis de conclure que la mise en cause du transporteur parait justifier suite à un défaut d'arrimage. Dans ce cas, l'expert du transporteur devra faire apparaître dans son chiffrage que les limitations de responsabilité du transporteur peuvent s'appliquer, si le montant des dommages est supérieur à ces dernières et qu'aucun contrat dérogeant au contrat type n'existe.

2. L'expertise dommage

Dans le cadre de l'expertise dommage, l'expert amiable interviendra, dans la majorité des cas, pour le compte des assureurs de l'ayant droit des marchandises. C'est-à-dire soit l'expéditeur de ces dernières soit le destinataire. Cela dépendra de l'Incoterm apparaissant sur le contrat de vente et du moment de la survenance du sinistre. Cependant, il est aussi possible que l'expert intervienne pour le compte des assureurs d'un opérateur de transport en expertise dommage. En effet, il est tout à fait envisageable qu'un opérateur de transport, tel qu'un commissionnaire, fournisse en plus de sa prestation d'organisation de transport une prestation d'assurance. Dans ce cas, l'expert interviendra pour le compte des assureurs du commissionnaire de transport ayant souscrit une assurance dommage pour le compte de son client.

Ce type d'expertise se différencie de l'expertise responsabilité contractuelle en plusieurs points, bien que la missions de base confiée à l'expert reste d'apporter à son donneur d'ordre un avis technique sur le litige.

Tout d'abord, lors de ce type d'expertise, l'expert intervient dans le cadre d'une police d'assurance dommages aux marchandises, la plupart du temps une police tous risques. De ce fait, les garanties que propose cette police ne permettent pas à la partie représentée de sortir du dossier.

Par ailleurs, dans ce type d'expertise et en théorie, l'expert doit établir la mise en cause des parties potentiellement responsables en leur adressant une convocation à expertise. C'est lui qui est à l'initiative de la réunion d'expertise amiable contradictoire. Le terme théorique est employé car en pratique, et comme il l'a été évoqué précédemment, il est possible que les experts intervenant pour le compte des opérateurs de transport soient à l'initiative de l'expertise, par exemple, lorsqu'une semi-remorque est bloqué avec des marchandises endommagées à l'intérieur, l'expert du transporteur routier va mettre en place l'expertise rapidement afin de limiter dans le temps l'immobilisation du véhicule.

Enfin, lors du suivi de dossier, dans le cadre d'une expertise dommage, l'expert devra tenir informé ses confrères du devenir des marchandises et du chiffrage des dommages. En effet, c'est le seul expert qui sera en contact avec l'ayant droit et comme seul ce dernier peut décider du devenir des marchandises, l'expert devra en informer ses confrères. Cela dit, il n'est pas pour autant forcé de valider la position de l'ayant droit des marchandises.

En ce qui concerne le chiffrage, c'est l'ayant droit qui est en mesure de fournir les factures des marchandises ou le justificatif des frais mis en place pour la remise en état de ces dernières. Ces éléments étant nécessaires pour établir le montant des dommages, l'expert dommage devra les obtenir et les transmettre à ses confrères.

Section II : Le périmètre réglementaire

Cette sous-partie s'intéressera aux caractères amiable et contradictoire de l'expertise. Ces principes seront définis dans leur généralité, puis dans le cas de l'expertise.

A. L'amiable

Plusieurs moyens existent afin de trouver une issue à un différend, le mode juridictionnel et le mode amiable. Dans les modes amiables de règlement des différends, l'objectif est de parvenir à un accord consenti des parties. Pour ce faire, un tiers pourra intervenir mais il n'aura pas de pouvoir juridictionnel, il pourra simplement accompagner les parties dans leurs négociations afin de parvenir à un accord. Ce tiers peut être un médiateur, un conciliateur ou encore un expert amiable.

En effet, l'expertise amiable contradictoire peut être perçue comme un soutien technique à l'accord amiable. De par les missions confiées à l'expert, il apportera un point de vue technique sur les circonstances du sinistre, le montant et l'étendue des dommages ainsi que sur les causes et origine de ce dernier. Le Lamy Assurance décrit l'expertise amiable comme :

« On dit qu'elle est amiable quand elle s'effectue, non en vertu d'une décision judiciaire, mais d'un accord entre les parties à un contrat, qu'elle soit prévue dans le contrat ou qu'elle intervienne postérieurement à sa conclusion. »[29]

L'expertise amiable est donc une solution qui ne fait pas recours à une procédure juridictionnelle mais qui est issue de la volonté des parties à un contrat. C'est un mode de résolution des différends amiable.

[29] L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017, p. 2354, § 5050.

B. Le contradictoire

Le Lexique des termes juridiques définit le principe du contradictoire comme :

« Principe naturel de l'instance en vertu duquel toute personne doit être informée de l'existence d'un procès engagé contre elle et doit être en mesure de discuter librement les prétentions, les arguments et les preuves de son adversaire. Le respect du principe de contradictoire est la condition indispensable de la liberté de la défense.

Le juge doit en toutes circonstances observer et faire observer le principe de la contradiction ; il ne peut retenir dans sa décision que les explications qu'il a recueillies contradictoirement et ne peut fonder sa décision sur les moyens de droit qu'il a relevés d'office, sans avoir au préalable invité les parties à présenter leurs observations. »[30]

Dans cette définition, c'est le principe du contradictoire dans une procédure judicaire qui est décrit. Cependant, lors d'une expertise amiable contradictoire, le principe reste le même. En effet, dans le Lamy Assurances, le contradictoire est défini comme :

« Un principe général de droit dans toutes les nations démocratiques, car il assure l'égalité des parties en présence, en garantissant que chacune sera en mesure de défendre son point de vue, de présenter ses arguments, de produire les pièces et documents venant à l'appui de sa théorie. »[31]

Ce principe permet à chaque partie de se défendre en faisant valoir ses arguments et en apportant toutes les pièces justificatives qui lui permettront de mettre sa responsabilité hors de cause.

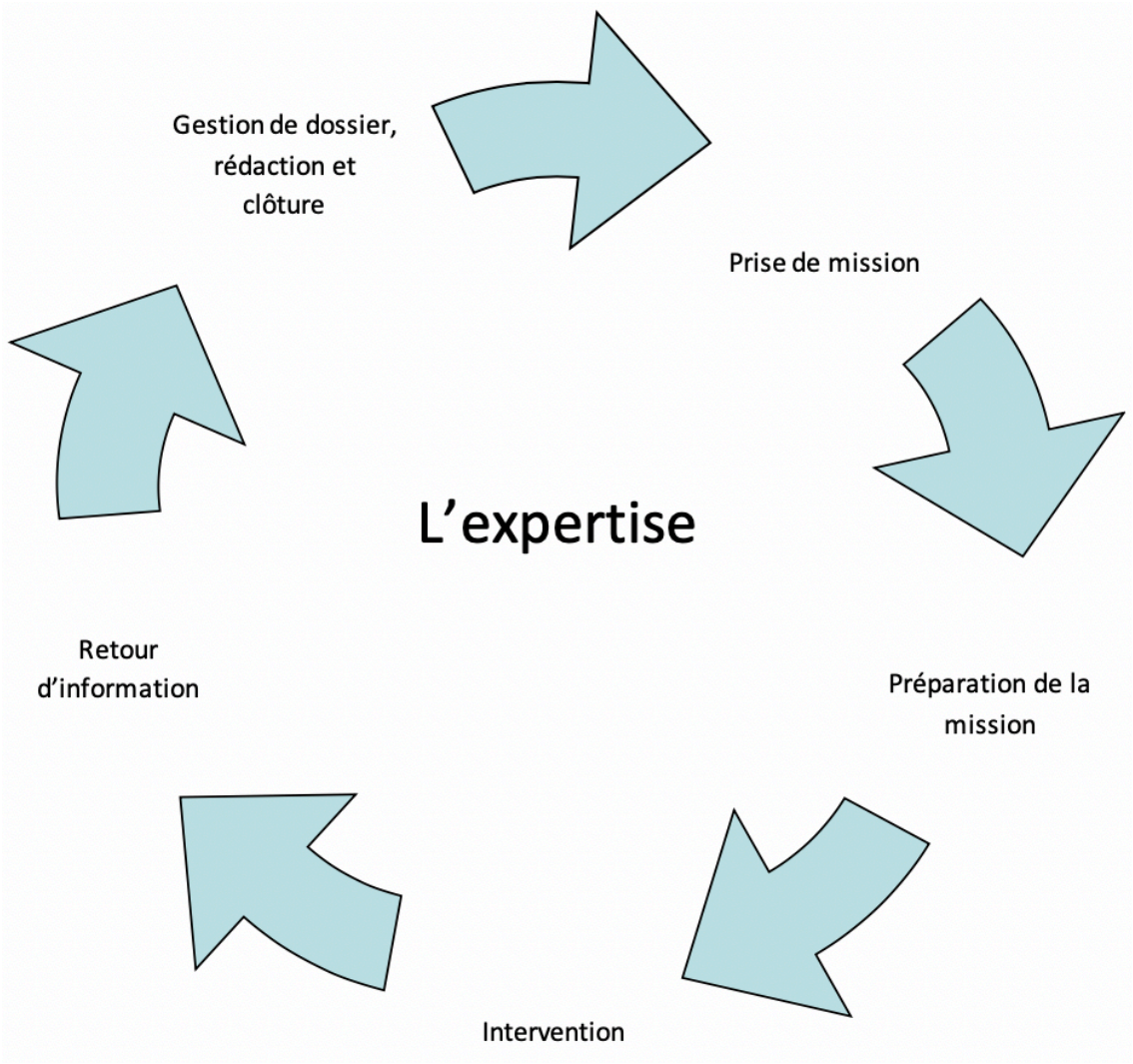
Ce principe se traduit dans l'expertise par la possibilité que chaque partie détient de se présenter ou de se faire représenter lors de la réunion. Cependant, tous ce qui a été dit et conclu lors d'une réunion d'expertise amiable contradictoire pourra être opposé à une partie qui, malgré l'invitation à expertise, a décidé de ne pas se présenter ou de ne pas se faire représenter.

Le caractère contradictoire d'une expertise doit être préservé tout au long de cette dernière. Dans le prochain titre, qui abordera le déroulement d'une expertise amiable contradictoire, les différents points permettant de préserver ce caractère seront présentés.

---

[30] S. Guinchard et T. Debard, *Lexique des termes juridiques 2018–2019*, Dalloz, 2019, p. 160 sur 228 de la lettre P.
[31] L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017, p. 2356, § 5051.

Titre II : Le déroulement d'une expertise amiable contradictoire



Ce schéma résume les étapes principales de l'expertise décrites par la suite.

Chapitre I : Les préludes d'une expertise amiable contradictoire

La tenue d'une expertise amiable contradictoire en transport découle de la survenance d'un sinistre. Ce sinistre est le déclenchement de la garantie des assureurs. Afin d'obtenir un avis technique sur les circonstances, les causes et origine du sinistre ainsi que sur l'étendue et le montant du préjudice, les assureurs ou directement les parties liées à ce sinistre missionneront chacun un expert.

Section I : Le sinistre

En France, le système de responsabilités de plein droit du transporteur prône. Ainsi, l'ayant droit des marchandises n'aura qu'à établir la preuve des dommages afin que la responsabilité du transporteur soit mise en cause. Pour ce faire, la prise de réserves dans les délais impartis apparaît comme la meilleure solution. Il sera par la suite présenté le principe de responsabilité de plein droit des transporteurs routiers et maritimes. Puis la phase incontournable de l'envoi de protestation motivée ou de la prise de réserves selon les transports et le type de dommage.

A. La responsabilité de plein droit des transporteurs

1. Le transport routier

L'article L133-1 du code de commerce énonce que :

« 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. »

Cette article établi la responsabilité de plein droit du transporteur routier. De ce fait, et comme évoqué précédemment, il suffira à l'ayant droit des marchandises de prouver la présence d'un dommage afin que la responsabilité du transporteur routier soit mise en cause. Par ailleurs, selon cet article le transport peut mettre hors de cause sa responsabilité s'il prouve que les dommages sont dus à un cas de force majeure ou à un cas de vice propre de la chose. Enfin, cet article entend que la responsabilité du transporteur routier est impérative puisque toute clause la modifiant est nulle.

2. Le transport maritime :

Le code des transports dispose en son article L5422-12 que :

« Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

1° De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu du 1° de l'article L. 5422-6 ;

2° D'un incendie ;

3° Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;

4° De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

5° Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

7° De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;

8° D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;

9° Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°. »

De part cette article, la responsabilité de plein droit du transporteur maritime est bien établie. Ainsi, comme pour le transport routier, l'ayant droit des marchandises n'aura qu'à prouver l'existence du dommage afin de mettre en cause la responsabilité du transporteur maritime. Par ailleurs, tout comme le transporteur routier, le transporteur maritime peut mettre hors de cause sa responsabilité s'il prouve la présence de l'un des cas énumérés dans l'article.

B. Les protestations motivées et les réserves

Le système de responsabilités de plein droit des transporteurs évoqué précédemment rend la formulation de protestations motivées et la prise de réserve indispensable. En effet, dans les prochaines sous-parties, l'importance des réserves dans le transport routier puis dans le transport maritime sera traitée. Selon le mode de transport, les réserves n'ont pas la même portée.

1. Le transport routier

L'article L133-3 du Code de Commerce énonce que :

« 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. »

Il ressort de cet article que pour éviter le délai de forclusion, l'ayant droit aux marchandises doit, dans les 3 jours après la réception de ces dernières, adresser au transporteur ses protestations motivées ou demander la tenue d'une expertise judiciaire. Cependant, ces formalités n'ont aucune force probante quant au fait que le dommage ait eu lieu durant le transport, c'est l'ayant droit qui devra le prouver. Ces démarches ont pour seul objectif de stopper le délai de forclusion.

Néanmoins, une autre solution, n'apparaissant pas dans le Code de Commerce existe. En effet, comme le soulignait M. BLOCH :

« La jurisprudence considère que la forclusion de 3 jours prévue par le Code de Commerce était écartée par l'émission de réserve au moment de la livraison. […] Les réserves doivent être précises, détaillées, complètes, significatives et acceptées […] Ces réserves permettent de faire échec à la forclusion de 3 jours ; sur le plan probatoire, cela fait preuve que les avaries ou manquants se sont produits pendant le transport. »[32]

Les réserves prises lors de la livraison ont donc plus de poids que les protestations motivées émises dans les 3 jours après la livraison ou que la demande d'expertise judiciaire. En effet, en

[32] C. Bloch, Cours de Transport pré et post acheminement Terrestre, Master II Droit et Management des Activités Maritimes 2018-2019

plus d'apporter la preuve du dommage et de stopper le délai de forclusion, ces réserves apportent la preuve que le dommage a eu lieu en cours de transport.

2. Le transport maritime

L'article R5422-4 du Code des Transports dispose que :

« En cas de pertes ou de dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites dans le connaissement.

S'il s'agit de pertes ou de dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Le transporteur a le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur prise en charge. »

Cet article distingue la prise de réserves dans le cas de dommages apparents et dans le cas de dommages non apparents. Pour les dommages apparents, si les réserves sont prises au plus tard au moment de la livraison, la preuve des dommages et la preuve qu'ils ont eu lieu pendant le transport sont apportées. Pour les dommages non apparents, si les réserves sont prises dans les 3 jours après la livraison, là aussi, la preuve des dommages et la preuve qu'ils ont eu lieu pendant le transport sont apportées.

Par ailleurs contrairement au transport routier, aucun délai de forclusion n'est évoqué dans cet article. En effet, si aucune réserve n'est émise dans les délais impartis selon que les dommages soient apparents ou non, les marchandises sont présumées avoir été livrées conformes. L'ayant droit des marchandises pourra toujours inverser cette présomption en apportant la preuve que les dommages ont eu lieu pendant le transport. Cette preuve pourra se faire par tous moyens, y compris par une expertise amiable contradictoire.

Section II : La mission d'expertise et sa mise en place

Une fois que le sinistre est avéré, les différentes parties liées à ce dernier procéderons chacune à la nomination d'un expert amiable si la démarche est contractuellement prévue. Ainsi, l'expert se voit confier une nouvelle affaire. La prochaine section traitera de la réception de la mission et de la mise en place de l'expertise amiable contradictoire.

A. La réception d'une nouvelle affaire

1. La prise de contact avec l'expert amiable

La nomination d'un expert ou d'un cabinet d'expertise amiable se fait, dans la majorité des cas, en deux étapes. Tout d'abord, le donneur d'ordre va contacter, via un appel téléphonique l'expert, afin de lui présenter rapidement le cadre de son intervention en lui exposant les circonstances du sinistre, la partie qu'il représentera, son rôle dans le dossier, les marchandises concernées, le lieu du sinistre et autres. Cette première transmission d'information permet à l'expert de prendre connaissance du dossier et de donner son accord verbal pour l'acception de la mission. Il arrive parfois que l'expert ne puisse pas accepter la mission. En effet, il est possible que l'expert soit déjà dans le dossier et qu'il représente une autre partie. Ou encore que l'expertise doive se faire en urgence et que l'expert ne soit pas disponible dans les prochaines heures, voire les prochains jours. Par ailleurs, une nouvelle affaire peut aussi être refusé si l'expert estime que les missions confiées ne sont pas dans son champ d'activité ou son champ de compétence.

Par la suite, et une fois que l'expert aura accepté verbalement la nouvelle affaire, son donneur d'ordre lui adressera un mail faisant office de confirmation de mission. Ce mail reprendra toutes les informations communiquées oralement. De plus, les divers documents dont dispose le donneur d'ordre sont transmis à l'expert. Enfin, ce mail comprendra les missions que le donneur d'ordre confie à l'expert. Lorsque ce mail sera reçu par l'expert, il y répondra en transmettons à son donneur d'ordre les références du dossier.

Cependant, il arrive parfois que le mail de nomination soit envoyé à l'expert sans qu'aucune communication téléphonique n'ait eu lieu auparavant. Il est aussi possible, dans les cas d'urgence, que l'expert parte directement en expertise après avoir été contacté par son donneur d'ordre oralement. En effet, lorsque le client contacte l'expert pour une expertise déjà organisée qui débute une heure après l'appel téléphonique, l'expert est parfois amené à se mettre en route directement sans que le mail de mission ne lui ait été adressé.

Ainsi se pose la question, de savoir à quel moment le contrat d'expertise est conclu. Est-ce lors de la conversation téléphonique entre l'expert et son client ou lors de la transmission et de l'acceptation écrite de la mission ?

La prochaine sous-partie abordera cette question.

2. La formation du contrat d'expertise

« Le contrat est un accord de volontés entre deux ou plusieurs personnes, destiné à créer, modifier, transmettre ou éteindre des obligations. »[33]

« Le contrat est consensuel lorsqu'il se forme par le seul échange des consentements quel qu'en soit le mode d'expression. »[34]

Conformément à ces articles du Code Civil, l'acceptation d'une nouvelle affaire par l'expert lors d'une conversation téléphonique avec son donneur d'ordre constitue la conclusion d'un contrat consensuel. En fait, la formation du contrat d'expertise se fait dès le premier échange de consentements, qu'il soit verbal ou écrit.

B. La mise en place

Lorsque le contrat d'expertise est conclu, l'expert va prendre en charge le nouveau dossier. Dans les prochaines lignes, la phase de préparation d'une expertise amiable contradictoire sera décrite à travers les différentes tâches que réalise l'expert.

1. L'identification des opérateurs

Lorsque l'expert doit mettre en place la réunion d'expertise, il commence par identifier l'ensemble des parties liées au sinistre. Pour ce faire, s'il ne dispose pas de toutes les informations nécessaires, il pourra contacter la partie qu'il représente afin d'obtenir d'elle les noms et coordonnées des différentes parties. Par exemple, dans un dossier pour lequel l'expert intervient pour les assureurs d'un importateur, il prendra contact avec ce dernier afin de savoir à quel commissionnaire de transport il a fait appel, quelle compagnie maritime a exécuté le transport et autres. Les informations demandées dépendront de la survenance et du type de sinistre.

Avant d'organiser la réunion d'expertise, l'expert doit être capable de reconstituer la chaine logistique du dossier sur lequel il travaille. En effet, cela lui permettra de convoquer l'ensemble des parties afin que la réunion d'expertise amiable puisse être contradictoire.

---

[33] Article 1101 du Code Civil
[34] Article 1109 du Code Civil

2. L'établissement des liens contractuels

Lorsqu'il aura identifié les parties présentes dans le dossier, l'expert établira les liens contractuels qui existent entre elles. Cela lui permettra de savoir quelle partie est donneur d'ordre de quelle autre partie et d'établir l'environnement contractuel dans lequel le transport et les dommages se sont déroulés. Ainsi, il pourra déterminer dans un premier temps si le sinistre entre bien dans le cadre la police d'assurance pour laquelle il est amené à intervenir. Par exemple, si un expert se voit confier une mission dans laquelle il représente l'intérêt marchandise et qu'au cours de la prise de contact avec ce dernier il apprend que le dommage a en fait eu lieu après le transport, il devra en informer son client puisque le sinistre risque de ne pas être couvert par la police d'assurance transport.

Par ailleurs, cette phase de la préparation de l'expertise est particulièrement importante et sera utile lorsque l'expert établira par la suite son chiffrage. En effet, la présence d'un contrat cadre entre le commissionnaire de transport et l'importateur, par exemple, pourra modifier les limitations de responsabilité du commissionnaire établi par le contrat type et donc augmenter les plafonds d'indemnisation de ce dernier si, par la suite, sa responsabilité est mise en cause.

3. La convocation à expertise

Comme l'a dit Monsieur LE BORGNE lors de notre entretien, *« La convocation c'est la première étape du contradictoire »*[35]. En effet, c'est lorsque la convocation à expertise est envoyée aux différentes parties potentiellement responsables que celles-ci sont invitées à se joindre à la réunion d'expertise afin de procéder à des opérations de constats contradictoires.

La convocation doit répondre à certaines contraintes. En effet, dans le cadre d'une expertise amiable contradictoire, *« la convocation doit être faite selon un modèle type, par lettre recommandée avec accusé de réception, dans un délai suffisant. Un délai de vingt jours calendrier est considéré comme suffisant, sans excéder trente jours calendrier ; toutefois, la réunion d'expertise, en cas d'urgence particulière, peut être organisée dans un délai plus bref, la convocation devant en expliciter le motif. »*[36]

Cependant, en transport ce délais n'est très souvent pas respecté de par l'urgence nécessaire aux interventions. *« C'est convenu dans le milieu et entre les assureurs et les experts, donc on peut procéder de la sorte. »*[37] Ainsi, en transport, il n'est pas rare qu'une convocation soit adressée aux parties potentiellement responsables à la date *t* pour une réunion d'expertise en *t+1*.

35 Entretien avec M. LE BORGNE, gérant de la société VERITECH
36 L. Namin, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017.
37 Entretien avec M. LE BORGNE, gérant de la société VERITECH

Par ailleurs, la convocation doit contenir un certain nombre d'informations essentielles qui permettront aux différentes parties de savoir qui est concerné, de quel dossier il s'agit et quand et où aura lieu la réunion d'expertise. Ainsi dans la convocation l'expert qui la rédige devra indiquer les différentes parties à qui elle s'adresse, les références de chaque partie pour ce dossier, la date et le lieu de la réunion d'expertise. Toutes ces informations auront été recueillies par l'expert dans les phases antérieures à la réalisation de la convocation.

Enfin et en prenant l'exemple d'une convocation du cabinet VERITECH, il est important que la convocation contienne une phrase qui insistera sur le caractère contradictoire de l'expertise :

« Nous attirons votre attention sur le fait que toutes constatations effectuées en votre absence seraient réputées contradictoires et opposables ainsi que sur la nécessité d'appeler à cette expertise celles des parties que n'y seraient pas citées et seraient néanmoins concernées. »[38]

Afin d'illustrer les différentes phases précédemment évoquées, l'exemple d'un transport de produits de coiffure en conteneur depuis la Chine jusqu'en France sera pris. Lors de l'arrivée à destination des marchandises, certains produits sont observés mouillés. Le destinataire ayant souscrit à une assurance dommage pour ce transport, un expert amiable a été missionné par ses assureurs.

Suite à l'indentification des différentes parties liées au transport et des liens contractuels présents, l'expert a identifié que l'importateur avait confié l'organisation du transport depuis le port de départ en Chine jusqu'à son site à un commissionnaire de transport. Ce dernier avait lui, confié le transport principal à une compagnie maritime et le transport post acheminement à un transporteur routier. Par ailleurs la compagnie maritime avait confié le déchargement du conteneur depuis le navire à un manutentionnaire portuaire.

Aucune réserve n'ayant été émise lors de la prise en charge du conteneur par la compagnie maritime en Chine, les marchandises étaient réputées en bon état jusqu'à ce moment. L'expert a donc convoqué toutes les parties potentiellement responsables intervenues dans le transport depuis le départ de Chine. Ainsi une convocation à expertise a été adressée au commissionnaire de transport, à la compagnie maritime, au manutentionnaire portuaire et au transporteur post acheminement.

La bonne préparation de la réunion d'expertise permet à l'expert de convoquer et donc de mettre en cause les parties potentiellement responsables et de rendre les opérations d'expertise contradictoires.

---

[38] Convocation à expertise du dossier VERITECH n° 18.11.4671

Chapitre II : L'expertise amiable contradictoire

Une fois la convocation adressée aux parties potentiellement responsables du sinistre, la réunion d'expertise aura lieu au date et lieu fixés. Les prochaines sections aborderont le déroulement de la réunion d'expertise puis les étapes postérieures à la réunion d'expertise.

Section I : La réunion d'expertise

Dans les prochaines sous-parties, le déroulement d'une réunion d'expertise amiable contradictoire sera développé à travers 3 phases : le rappel documentaire et circonstanciel, les constatations et les échanges contradictoires.

A. Le rappel documentaire et circonstanciel

La réunion d'expertise commence, en général, par un tour de table au cours duquel chaque intervenant va se présenter et informer les autres de pour qui il intervient ou quel est sa fonction. Ce tour de table permet plusieurs choses. Tout d'abord il permet de vérifier que les parties présentes aient bien été invitées. En effet, dans le cas contraire et si certaines données sont confidentielles, par exemple, les intervenants non invités devront quitter la réunion. Par ailleurs, ce tour de table permet aussi d'identifier les parties absentes, malgré le fait qu'elles aient été convoquées, et d'en prendre note.

Par la suite, un rappel historique du transport et des circonstances du sinistre sera fait. En général, ce rappel est réalisé par l'expert qui représente les intérêts marchandises. Il comprendra l'historique et les circonstances du transports des marchandises depuis leur expédition jusqu'à la survenance du sinistre. Ce rappel est ouvert au débat. En effet, il n'est pas rare qu'au cours de la réunion d'expertise les circonstances soient complétées par l'intervention des différents experts, chacun ayant obtenu des informations de la partie qu'il représente. Ce rappel des circonstances a pour principal objectif de fixer contradictoirement dans quel environnement et dans quelle circonstance le sinistre a eu lieu.

Une fois l'historique et les circonstances du sinistre posés, un échange documentaire est réalisé entre les experts. Chaque expert communiquera les documents dont il dispose à ces confrères. En général, l'expert marchandise[39] communiquera les factures d'origines, le bon de livraison et autres documents relatifs aux marchandises. L'expert de la compagnie maritime communiquera lui le connaissement maritime et tous les autres documents dont il

[39] Expert intervenant pour le compte des intérêts marchandises

dispose relatifs au transport maritime. De même pour l'expert du transporteur routier, du commissionnaire etc. Chaque expert communiquera les documents relatifs à la partie qu'il représente afin que tous les experts disposent des mêmes documents formant un dossier complet.

B. Les constatations

Les phases de présentation et de rappel terminées, la phase de constatation se met en place. Cette phase est l'une, si ce n'est la plus importante de l'expertise amiable contradictoire. Cette phase de constatation est réalisée en plusieurs étapes.

1. Les contrôles

Tout d'abord, les experts vont procéder à une phase de contrôle. Ils vont contrôler que les marchandises qui leur sont présentées sont bien celles qui concernent leur intervention. Pour ce faire, ils pourront se référer à l'étiquetage des colis par exemple et contrôler qu'il s'agisse bien du bon expéditeur, du bon destinataire, de la bonne date etc. Par la suite, si les marchandises sont bien celles concernées par le sinistre, les experts contrôleront que les dommages présents sur ces dernières correspondent bien à ceux pour lesquels ils ont été missionnés. Par exemple, si leur mission porte sur des dommages par mouilles, il serait anormal de constater des colis brulés sauf si la mouille provient des moyens mis en place pour éteindre un incendie, bien sûr. Enfin, les experts vont contrôler que les mesures conservatoires nécessaires à la préservation des marchandises aient bien été mises en place. Ainsi, pour des produits frais par exemple, il faudra que les marchandises soient stockées dans des chambres froides et non à l'air ambiant.

2. Les constatations matérielles

Par la suite, les experts vont procéder aux constatations des dommages. Cette phase a pour objectif premier de qualifier et quantifier les dommages. Elle sera aussi utile à la détermination des causes et origines du sinistre. Chaque phase de constatation demandera une méthode bien particulière selon le type de marchandise et de dommage. En effet, pour certains sinistres, les experts devront procéder à un examen poussé des marchandises afin de déterminer les dommages présents. Pour d'autres, les dommages seront tellement flagrants qu'un simple examen des marchandises permettra de constater les dommages présents. Afin de rapporter les constatations réalisées auprès de leur client, les experts photographieront chaque étape de l'examen des marchandises pour ensuite photographier les dommages.

Le premier exemple concerne la constatation de dommages évidents. Suite à un transport maritime entre l'Argentine et la France, un conteneur chargé de bouteilles de vin chute au cours d'une manutention portuaire. Cette chute ayant probablement entrainé des dommages, une expertise amiable contradictoire est mise en place. Lors de cette réunion, les experts assisteront au dépotage du conteneur et procéderont à leurs constatations en examinant les bouteilles afin de déterminer le nombre de bouteilles cassées ou et le nombre de bouteilles souillées. Les dommages étant évidents dans un tel cas, un examen poussé des marchandises n'est pas justifié.

Le second exemple se veut plus complexe. Suite à un transport de moteurs marins en conteneur depuis les États-Unis jusqu'en France, des dommages sur les caisses en bois qui contiennent les moteurs sont observés lors de la livraison. Une expertise amiable contradictoire est donc mise en place. Lors de l'expertise, les experts devront procéder à l'examen poussé des moteurs. En effet, au vu des dommages observés sur les caisses en bois et même si les moteurs ne présentent pas de dommages visuels, il est possible qu'ils présentent des dommages non apparents. De ce fait, un essai des moteurs permettra de déterminer si de tels types de dommages sont présents ou pas.

C. Les échanges contradictoires

La dernière phase d'une réunion d'expertise amiable contradictoire consiste en une discussion entre experts sur les constatations réalisées. Cet échange aura trois objectifs majeurs : fixer les dommages constatés, essayer de déterminer les causes et origines du sinistre et décider du devenir des marchandises. Il est intéressant que ces points soient évoqués lors de la réunion d'expertise afin qu'ils soient contradictoirement arrêtés et qu'ils ne soient plus remis en cause par la suite.

La phase de constatation étant terminée, il est primordial que les experts échangent entre eux afin de fixer les dommages. Dans les autres domaines d'expertise, à la fin de chaque réunion, les experts établissent et signent un procès-verbal reprenant les circonstances du sinistre ainsi que les constatations réalisées. En transport, ce type de procédé n'est pas utilisé. Il est donc important qu'il y ait un échange entre les experts. Ainsi à la fin de la réunion, les dommages constatés devront être discuteés afin que tous les experts soient en accord sur les dommages que présentent les marchandises. De cette façon, les experts se baseront sur les mêmes dommages afin d'établir leur chiffrage et leur interprétation. Si cet échange n'a pas lieu en fin de réunion, des complications pourront apparaitre dans la suite du dossier, tout particulièrement au niveau du chiffrage.

Par ailleurs, lors de cette phase d'échange, les experts sont aussi amenés à discuter des causes et origines du sinistre. La plupart du temps, il ne sera pas possible pour eux de se fixer définitivement sur ces points lors de la réunion d'expertise, ils pourront néanmoins évoquer les hypothèses envisageables. En effet, il est souvent nécessaire aux experts d'obtenir plus d'éléments tels que des données thermiques ou un plan de chargement, pour déterminer les causes et origines du sinistre.

Enfin, cet échange doit aborder un dernier point, celui du devenir des marchandises. Au vu des constatations réalisées, les experts vont s'accorder sur les opérations nécessaires à la préservation et/ou à la remise en état des marchandises, si possible ainsi qu'à la minimisation du préjudice. Pour ce faire, l'appel à un réparateur peut être décidé par exemple ou encore la demande d'autorisation d'une vente en sauvetage des marchandises. Le devenir des marchandises est propre à chaque sinistre et à chaque marchandise.

Section II : L'étude du dossier

Une fois la réunion d'expertise terminée, l'expert s'adonnera à une phase d'étude du dossier. Cette phase mènera à l'envoi du rapport d'expertise final. Cependant avant d'en arriver à ce stade du dossier, l'expert réalisera un premier retour d'information à son donneur d'ordre. Puis, par la suite un second temps d'échange contradictoire entre les experts aura lieu.

A. Le premier retour d'information

Le premier retour d'information que l'expert fait à son donneur d'ordre peut se faire en plusieurs étapes. Il peut consister en une conversation téléphonique qui sera par la suite accompagnée d'un compte rendu écrit ou seulement d'un compte rendu verbal.

Selon l'urgence du dossier et du devenir des marchandises, un retour oral dans un premier temps est nécessaire. Au cours de ce retour oral l'expert fera un résumé de ce qui s'est dit et de ce qui a été constaté lors de la réunion d'expertise. Il pourra aussi formuler des hypothèses quant aux causes et origines du sinistre. Ce retour a pour but d'informer le client le plus rapidement possible afin que les meilleures décisions relatives à la conservation des marchandises soient prises. En effet, bien que les experts s'accordent sur le devenir des marchandises lors de la réunion d'expertise, le dernier mot revient toujours à leur propriétaire. Dans le cas de produits périssables refusés lors de la livraison par exemple, il sera essentiel de prendre une décision sur leur devenir avant que les dates de péremption n'arrivent à échéance.

Par ailleurs, un retour écrit doit être envoyé par l'expert à son client, qu'il ait fait un retour oral ou non. Ce retour pourra prendre plusieurs formes. Dans le cas d' une seconde expertise ou que la fin du dossier est proche, l'expert pourra faire ce retour écrit sous la forme d'une planche photographique. C'est-à-dire qu'il enverra à son client des photographies de ses constatations accompagnées de commentaires et d'interprétations.

Si le dossier risque de prendre un certain temps avant d'être clôturé, l'expert enverra à son donneur d'ordre un rapport préliminaire. Ce rapport a pour objectif d'informer le client de tout ce qui a pu être dit, constaté ou conclu jusqu'à présent ainsi que de tout ce qui reste à

faire ou à obtenir afin de clôturer le dossier. Le rapport préliminaire devra être le plus précis possible et reprendra tous les éléments dont dispose l'expert au moment de sa rédaction. Dans la majorité des cas, le rapport préliminaire est envoyé au client car l'expert ne dispose pas encore des éléments nécessaires pour établir le chiffrage et/ou les causes et origines du sinistre.

Dans le cas où l'expert disposerait de tous les éléments nécessaires à la rédaction d'un rapport final dès la fin de la réunion d'expertise, le seul retour écrit qu'il fera à son client sera le rapport d'expertise final.

B. Les correspondances contradictoires

Comme évoqué précédemment, dans la majorité des cas, les experts ne possèdent pas tous les éléments nécessaires à la clôture du dossier dès la fin de la réunion d'expertise. De ce fait, un travail d'échange entre les différents experts intervenus dans un même dossier devra être réalisé. Ces échanges permettront aux experts d'obtenir les éléments nécessaires au chiffrage du préjudices ainsi qu'à la détermination des causes et origines du sinistre.

1. Les éléments de chiffrage

En règle générale, c'est l'expert qui intervient pour les intérêts marchandises qui exposera son chiffrage et qui communiquera les éléments de ce chiffrage aux autres experts. En toute logique, si les marchandises endommagées nécessitent une remise en état, c'est l'expert des intérêts marchandises qui disposera en premier du devis de remise en état, puisqu'il lui aura été communiqué l'assuré. Ainsi, l'expert marchandises communiquera son chiffrage à ses confrères qui reviendront vers lui pour valider le chiffrage ou pour le commenter.

Les éléments nécessaires au chiffrage du préjudice varient en fonction de chaque dossier. En effet, chaque dossier prend des directions différentes. Dans certains dossiers les marchandises seront reconditionnées, dans d'autres elles seront remises en état, dans d'autres encore, elles seront détruites.

2. Les éléments de mise en cause

En théorie, les éléments de mise en cause devraient être transmis par les experts représentant les opérateurs de transport. Par exemple pour un sinistre relatif à l'observation de températures non conformes lors de la livraison des marchandises, l'expert représentant la compagnie maritime devrait fournir aux autres experts les données thermiques du transport.

Ou encore pour un sinistre relatif au reversement d'un ensemble routier, l'expert représentant le transporteur routier devrait transmettre les enregistrements de vitesses lors du renversement.

Cependant, le terme « en théorie » est utilisé car en pratique, lorsqu'un expert dispose d'éléments pouvant mettre en cause la partie qu'il représente, il a tendance à ne pas les communiquer aux autres experts.

C. Le rapport d'expertise

Lorsque l'expert dispose de tous les éléments qui lui sont nécessaires à la clôture du dossier, il rédigera son rapport final. Ce rapport reprendra tout ce qui a déjà été évoqué dans le rapport préliminaire en incorporant les éléments de chiffrage et de mise en cause reçus par la suite.

Une fois établi, le rapport d'expertise sera transmis au client de l'expert. Pour lui, c'est le résultat de l'expertise. Il se basera sur ce rapport pour décider de la suite que prendra le dossier. En temps normal, deux possibilités s'offrent au donneur d'ordre de l'expert.

Dans le cas où le donneur d'ordre de l'expert est l'assureur d'un opérateur de transport, il attendra que la partie lésée agisse, qu'elle entame un recours amiable contre son assuré, si ce dernier a été mis en cause. Lorsque le recours amiable est fait à l'encontre de son assuré, l'assureur va étudier le rapport de l'expert. S'il est en accord avec le chiffrage et les conclusions de l'expert de la partie adverse, l'assureur payera. Cependant, si des divergences sont observées entre les rapports des différents experts, des négociations débuteront entre les parties afin de trouver un accord amiable.

Par ailleurs, toujours dans le cas où le donneur d'ordre de l'expert est l'assureur d'un opérateur de transport, si le rapport d'expertise indique que l'opérateur a subi un préjudice et que l'expéditeur, par exemple, est mis en cause. L'assureur de l'opérateur de transport lésé exercera un recours amiable contre l'expéditeur.

A présent, le cas où le donneur d'ordre de l'expert est l'assureur marchandises : dès la réception du rapport l'assureur va alors, selon le chiffrage et la mise en cause de l'expert, exercer un recours contre la partie mise en cause par l'expert.

Partie II : Les implications pratiques de l'expertise amiable contradictoire

Cette partie traitera des effets de l'expertise amiable contradictoire comme soutient à l'accord amiable. En effet, l'expert amiable contradictoire a pour objectif d'apporter à son demandeur un avis technique permettant par la suite de trouver un accord amiable entre des parties en désaccord. Les apports positifs de l'expertise amiable contradictoire lorsqu'elle se déroule sans difficulté, ainsi que les faiblesses que peut connaitre une telle expertise et les conséquences qu'elles induisent seront développés dans le Titre I. Puis, le Titre II traitera des étapes envisageables lorsqu'aucun accord amiable n'a pu être trouvé à la suite d'une expertise.

Titre I : Les apports et faiblesses de l'expertise amiable contradictoire

Lorsque l'expertise amiable se déroule sans encombre, que les experts respectent leurs devoirs et obligations, un accord amiable sera trouvé par les parties en désaccord à l'origine. Cependant, lorsque l'expertise connait des faiblesses, l'arrivée à un accord amiable est plus incertaine. Le Chapitre I traitera des apports et des conséquences positives d'une expertise amiable contradictoire. Puis, dans le Chapitre II, les faiblesses d'une expertise amiable contradictoire et les conséquences négatives qu'elles peuvent entrainer seront abordées.

Chapitre I : Les intérêts et conséquences positives de l'expertise amiable contradictoire

Il existe aujourd'hui différents moyens de résoudre un conflit. Il est possible de les classer en deux catégories, qui sont les modes juridictionnels et les modes amiables de règlement des différends. L'expertise amiable contradictoire a pour objectif, en apportant aux clients des experts des avis techniques sur un litige, de leur permettre de trouver un accord amiable entre eux. Comme le souligne Jean-Baptiste RACINE[40], *« Un expert est un tiers chargé de rendre un simple avis portant sur une question technique. L'expert ne se comporte donc pas comme un juge, rend un avis facultatif et ne se prononce que sur des questions de fait. »*

[40] J, Racine, *Doit de l'arbitrage*, Puf, Thémis droit, 2016, p.9

Section I : L'intérêt de l'amiable et du contradictoire

Le recours à l'expertise amiable contradictoire offre des avantages par rapport aux modes juridictionnels. Il sera, par la suite, présenté les avantages principaux de l'amiable, à savoir un gain de temps et un avantage financier. Puis les avantages du contradictoire.

A. Un gain de temps

Le recours à une expertise amiable présente un gain de temps. Ce gain de temps se constate en premier lieu par la rapidité de la mise en œuvre et la réalisation de l'expertise. Par ailleurs, ce gain de temps est particulièrement important par rapport aux délais de traitement d'un dossier par une juridiction.

1. La rapidité d'intervention

Comme évoqué précédemment dans les phases de réception de la mission et de mise en place, l'intervention de l'expert amiable peut se faire très rapidement selon le type de sinistre.

Lors d'une procédure juridictionnelle, un certain délai existe. Ce délai s'explique par les règles de la procédure civile que doit respecter l'expert judiciaire contrairement à l'expert amiable. Il est tout d'abord nécessaire que la partie lésée assigne devant le tribunal compétent le ou les responsables éventuels ou qu'elle demande, à la condition qu'énonce l'article 145 du code de procédure civile, la nomination d'un expert judicaire.

« S'il existe un motif légitime de conserver ou d'établir avant tout procès la preuve de faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige, les mesures d'instruction légalement admissibles peuvent être ordonnées à la demande de tout intéressé, sur requête ou en référé. » [41]

Ce procédé peut être assez long et de ce fait, la tenue de l'expertise judiciaire pourra donc être retardée. Selon le type de sinistre et de marchandises, l'intervention doit se faire dans l'urgence.

Par exemple, un conteneur d'avocats arrivé du Mexique à Cavaillon avec des fruits dont la maturité est à un stade avancé alors que ce ne devrait pas être le cas. Pour ce dossier, il est nécessaire qu'une expertise se tienne le jour même de la réception du conteneur ou le lendemain. En effet, lorsque des dommages de ce type apparaissent, les fruits doivent être

[41] Article 145 du Code de Procédure Civile

triés afin d'être mis en vente le plus rapidement possible pour limiter les pertes financières. De plus, les fruits écartés lors du tri sont rapidement détruits pour limiter l'apparition de moisissure pouvant poser des problèmes sanitaires. Dans un tel cas, si l'expertise ne se tient pas très rapidement, plus aucun fruit ne sera visible lors de l'expertise car détruits ou vendus, et de ce fait, les constats des experts seront incomplets.

2. La rapidité de règlement

Une fois que la réunion d'expertise amiable contradictoire s'est tenue et que l'expert amiable dispose de l'ensemble des éléments nécessaires au dépôt de son rapport, il clôture le dossier auprès de son client. A partir de ce moment, des négociations entre la partie lésée et la partie éventuellement responsable s'entament afin de trouver un accord amiable. L'accord amiable et l'issue du dossier peuvent donc rapidement être trouvé une fois que les rapports d'expertise amiable contradictoire sont remis aux clients des experts.

Dans le cabinet VeriTech, par exemple, la majorité des clients demandent à ce que les dossiers soient clôturés au maximum 3 mois après leur ouverture, même si parfois les dossiers sont incomplets. De ce fait, le délai maximum du règlement d'un différend est d'environ 3 à 4 mois en comptant le délai nécessaire pour trouver un accord amiable entre les parties.

Dans le cadre d'une procédure juridictionnelle, l'issue du dossier devra attendre, dans un premier temps que l'expert judicaire ait rendu son rapport au juge. Or ce premier point peut prendre un délai significatif à cause des procédures à respecter. Par ailleurs, une fois que le juge ou l'arbitre dispose du rapport d'expertise, il faudra que le procès se tienne afin qu'une décision soit rendue. Par exemple, sur l'année 2018, la durée moyenne des affaires en contentieux général en matière commerciale était de 8,8 mois[42]. Soit deux fois plus que le délai nécessaire à un accord amiable.

Mis à part le gain de temps qu'apportent les expertises amiables contradictoires, elles présentent aussi un avantage financier pour leur demandeur.

[42] http://www.justice.gouv.fr/statistiques.html#statistique-judiciaire

B. Un avantage financier

Dans cette sous-partie, les deux principaux avantages financiers que permettent les expertises amiables contradictoires seront présentés. A savoir, l'absence de procédure juridictionnelle et la préservation des relations commerciales.

1. L'absence de procédure juridictionnelle

Une procédure juridictionnelle engage beaucoup de frais tels que les honoraires des avocats ou encore les frais d'huissiers, les frais d'expertise judicaire et autres. Comme l'a évoqué la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoirement connue, ces frais peuvent être conséquents :

« C'est 5 000 € à peu près par instance HT rien que pour les avocats et hors article 700, hors frais d'huissier, hors frais de procédure et tout. » [43]

L'expertise amiable ne faisant pas recours aux juridictions, beaucoup moins de frais sont engagés. Les seuls frais engagés, en réalité, sont les honoraires des experts. Au sein du cabinet VeriTech, le cout moyen d'un dossier facturé aux clients est de 1 000 € HT, soit cinq fois moins que les honoraires d'avocats pour une instance.

2. La préservation des relations commerciales

Le recours à une procédure juridictionnelles peut créer entre les parties s'opposant des conflits.

L'expertise amiable permet de régler les litiges en « souplesse » et donc de préserver les relations commerciales des parties. La préservation de ces relations assure le maintien des liens économiques entre les sociétés et donc une certaine sureté financière.

[43] Entretien avec la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoirement connue

C. L'avantage du contradictoire

Le fait que l'expertise amiable soit contradictoire comporte deux avantages majeurs. Le premier découle de la définition du principe du contradictoire et permet de rendre opposable à toutes les parties l'expertise. Le second avantage se constate lorsque le rapport d'expertise est utilisé lors d'une procédure juridictionnelle.

1. L'opposabilité à toutes les parties

Comme évoqué en partie I, avant toute expertise amiable contradictoire, une convocation à expertise est adressée à toutes les parties liées au sinistre et éventuellement responsables. Cette convocation rend l'expertise contradictoire.

De ce fait, tout ce qui aura été constaté et dit lors de la réunion d'expertise sera opposable aux parties qui étaient invitées à la réunion et qui ne se sont ni présentées, ni faites représentées. De plus, le rapport d'expertise sera lui aussi réputé contradictoire.

Ainsi, si nous prenons l'exemple d'une réunion d'expertise à laquelle, bien qu' invitée, une compagnie maritime ne s'est ni présentée ni faite représentée. Lors de cette expertise, si les experts des autres parties ont conclu que la mise en cause de la compagnie maritime était justifiée suite à l'observation d'une perforation sur le toit du conteneur, par exemple, ces conclusions seront opposables à la compagnie.

La compagnie ne pourra, par la suite, pas contredire ces conclusions puisque lorsqu'elle en avait l'occasion, lors de la réunion d'expertise, elle n'était pas présente. La partie ayant été dûment invitée à se présenter était en mesure de se défendre.

2. La force du contradictoire lors d'une procédure juridictionnelle

Le caractère contradictoire est aussi intéressant lorsqu'aucun accord amiable n'est trouvé malgré la tenue d'une expertise amiable contradictoire et que le dossier est porté devant le tribunal commercial, par exemple.

Dans ce cas, si le principe du contradictoire a bien été respecté, les rapports d'expertise amiable pourront être reçus et pris en compte par le juge.

Ce point sera développé dans le titre II de la présente partie.

Section II : Les conséquences positives de l'expertise amiable contradictoire

Les intérêts de l'expertise amiable contradictoire ayant été présentés, les conséquences d'une telle expertise seront à présent abordées. Pour ce faire, il sera, dans un premier temps, évoqué l'accord amiable comme première conséquence et dans un second temps la préservation du recours.

A. L'accord amiable

Comme évoqué précédemment, lorsqu'une expertise amiable contradictoire se déroule sans incident, un accord amiable est trouvé entres les parties s'opposant. Cet accord amiable est, en quelque sorte, l'objectif de l'expertise amiable contradictoire. Il présente des avantages pour les parties.

1. L'absence de recours à une procédure juridictionnelle

L'accord amiable permet de trouver une issue à un litige entre deux parties, sans avoir recours à une procédure juridictionnelle. C'est le principal objectif recherché par les parties en ayant recours à l'amiable. En effet, comme évoqué précédemment, les procédures juridictionnelles sont couteuses et peuvent durer dans le temps.

L'expertise amiable contradictoire permet aux clients des experts d'obtenir un avis technique sur le litige permettant d'obtenir des précisions sur les circonstances du sinistre, sur le montant et l'étendue des dommages ainsi que sur les causes et l'origine du sinistre.

Lorsque l'expertise se déroule sans encombre, c'est-à-dire que les experts des différentes parties présentent à leur client les mêmes conclusions et les mêmes chiffrages, les parties vont, en se basant sur les rapports, comprendre le sinistre et seront ainsi en mesure de trouver un accord amiable.

Le cas où les différents rapports tendent vers des conclusions différentes et que les chiffrages ne sont pas les mêmes rendent l'arrivée à un accord amiable plus compliquée et plus incertaine. Ce point sera évoqué par la suite.

2. Une solution amiable efficace

Par les avantages et conséquences que présente l'expertise amiable contradictoire comme soutient à la résolution amiable d'un litige, elle apparaît être une solution efficace. Afin de témoigner de cette efficacité, nous avons demandé quelques chiffres lors de notre entretien avec la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoire. Il en ressort que :

« Les chiffres au 31/12/18, c'est à dire qu'il nous arrivait des dossiers pour 2018 mais aussi pour 2017. Nous avons ouvert 1290 dossiers. Tout exercice confondu. Et sur ces 1290 j'ai dû avoir une dizaine de contentieux, 12. Donc ça fait 1% »[44]

Comme l'a indiqué notre correspondante, seul 1% des dossiers ouverts sur une année sont menés devant une procédure judiciaire et ce, après la tenue d'une expertise amiable contradictoire.

Ce chiffre témoigne des apports et de l'intérêt des expertises amiables contradictoires. Cependant, il laisse aussi apparaître qu'il est possible que malgré la tenue d'une telle expertise, aucun accord amiable ne soit trouvé et que le litige doive être porté devant une juridiction. Il sera évoqué dans le prochain chapitre les raisons pour lesquelles aucun accord amiable n'est parfois trouvé.

B. La préservation du recours du client

Bien que l'expertise amiable contradictoire ait pour objectif l'arrivée à un accord amiable, elle permet aussi de conserver le recours du client de l'expert. En effet, tout d'abord à travers les opérations d'expertises et le suivi de dossier, l'expert permettra, en conseillant la partie représentée, de mettre en place tous les moyens nécessaires à la conservation du recours, comme la prise de mesures conservatoires, par exemple.

Ainsi, prenons comme cas un sinistre sur des produits alimentaires transportés par conteneur reefer. Suite à un dysfonctionnement du groupe frigorifique avant l'embarquement du conteneur à bord du navire, les marchandises ont été dépotées et une expertise s'est tenue. L'expert intervenant pour le compte des assureurs marchandises devra prendre toutes les mesures conservatoires sur les marchandises dans le but de limiter le montant du préjudice et de ne pas aggraver les dommages. Ainsi, les assureurs marchandises pourront préserver leur recours contre la compagnie maritime, si sa responsabilité est engagée. Si ces mesures ne sont pas prises et que l'état des marchandises s'aggrave, par exemple, le recours des

[44] Entretien avec la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoirement connue

assureurs sera plus compliqué puisque la compagnie maritime pourra reprocher à l'intérêt marchandises de ne pas avoir fait tous ce qu'il pouvait pour limiter le montant du préjudice.

Par ailleurs, dans son rapport, l'expert, bien qu'il ne désigne aucune responsabilité, fait état des dommages constatés et en détermine les causes et origines. Ainsi des indications sur les potentiels mis en cause seront fournies à l'assureur. Par exemple, lors d'un transport de caisses en bois entre Oran et Marseille via un navire roulier. Des dommages sont observés sur les caisses à destination. Une expertise amiable contradictoire se tient et lors des opérations d'expertise, les experts concluent à un défaut de saisissage de la semi-remorque à bord du navire puisque cette dernière, ainsi que les caisses, présentaient des dommages non présents au départ et témoignant d'un déplacement de la remorque en cale en cours de transport. L'expert intervenant pour le compte des assureurs marchandises indiquera dans son rapport que la mise en cause de la compagnie maritime semble justifiée au vu des dommages observées. De ce fait, les assureurs disposeront, via le rapport d'expertise, d'arguments pour un recours au cas où aucun accord amiable ne serait trouvé. L'expertise amiable permet donc de préparer le recours des assureurs.

De plus, le caractère contradictoire de l'expertise rend opposable aux parties concernées tout ce qui a été discuté et conclu lors des opérations d'expertise. Ainsi, en cas d'absence d'accord amiable et de procès, le caractère contradictoire de l'expertise permettra au juge qui instruira la procédure de retenir dans sa totalité ou en partie les rapports d'expertise amiable.

Ce point sera abordé dans les prochaines sous-parties.

Chapitre II : Les faiblesses de l'expertise amiable et leurs conséquences

Bien que l'expertise amiable contradictoire apparaisse comme une solution efficace pour trouver un accord amiable à un litige, elle présente dans certains cas des faiblesses et des conséquences négatives pour la résolution du litige.

Dans les prochaines sections, il sera tout d'abord abordé les faiblesses d'une expertise amiable contradictoire puis les conséquences négatives que peut avoir une telle expertise.

Section I : Les faiblesses de l'expertise amiable contradictoire

Les principales faiblesses que peut présenter une expertise amiable contradictoire sont dues aux comportements des experts. Comme évoqués précédemment, les experts ont des obligations et des devoirs. Dans les prochaines lignes, les devoirs d'indépendance et d'impartialité de l'expert seront remis en question.

A. Les experts non impartiaux

1. Le devoir d'impartialité des experts

Le devoir d'impartialité des experts est essentiel dans l'expertise amiable contradictoire. En effet, en théorie, les experts sont sensés se baser sur les faits et leurs constatations sans les détourner et sans avantager leur client. Ils sont sensés prendre en compte tous les éléments disponibles, qu'ils avantagent ou désavantagent leur client. Comme le dit la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoirement connue :

« L'expert est l'œil de la compagnie […] je souhaite qu'un expert retransmette et retranscrive ce qui s'est exactement passé. Je ne veux pas qu'il trafique la vérité. Je ne veux pas des experts de complaisance. » [45]

A présent que ce devoir est posé, la prochaine sous-partie traitera des conséquences que peut avoir le non-respect de l'impartialité par les experts dans une expertise amiable contradictoire.

[45] Entretien avec la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoirement connue

2. Les conséquences du non-respect de l'impartialité

Lors d'une expertise amiable contradictoire, si l'un des experts n'est pas impartial, l'expertise sera pour ainsi dire "faussée". En effet, lorsque l'un des experts faillit à son devoir d'impartialité, la plupart du temps parce qu'il avantagera son client en omettant de prendre en compte des éléments d'un dossier, ses conclusions seront différentes de celles des experts adverses.

De ce fait, lorsque les parties que les experts représentaient essayeront de trouver un accord amiable, des difficultés se présenteront puisque chaque partie ne disposera pas des mêmes conclusions.

Le manquement au devoir d'impartialité des experts peut diminuer les effets d'une expertise amiable contradictoire et contraindre les parties du litige à faire recours à une procédure juridictionnelle.

Pour illustrer la situation, prenons le cas d'un transport d'enseignes lumineuses par route entre la région Parisienne et Marseille comportant plusieurs ruptures de charges. A la réception des enseignes à Marseille, des dommages sont observés sur celles-ci.

Lors de l'expertise, les experts constatent que le conditionnement des enseignes est insuffisant. En effet, les enseignes étaient transportées sur des chevalets en bois placées les unes sur les autres sans qu'aucune protection particulière ne soit présente. Cependant, mis à part la présence d'un conditionnement insuffisant, des traces de chocs témoignant de la chute des chevalets ont été constatés sur ceux-ci.

De ce fait, la mise en cause de l'expéditeur des marchandises et du transporteur était justifiée puisque, bien que le conditionnement des marchandises ait été constaté comme insuffisant, les constatations ont aussi permis d'établir que les chevalets avaient chuté et donc que les manutentions effectuées lors des multiples ruptures de charge n'avaient pas été soignées.

Néanmoins, malgré des correspondances contradictoires entre les experts, l'expert du transporteur a imputé la totalité des dommages à l'expéditeur pour défaut de conditionnement. Pourtant, l'expert du commissionnaire de transport a imputé 50% des dommages à l'expéditeur pour défaut de conditionnement et 50% des dommages au transporteur pour la chute des chevalets en cours de transport.

Dans ce cas, l'expert du transporteur a fait abstraction des traces présentes sur les chevalets qui témoignaient de leur chute afin d'avantager son client. Les conclusions des deux experts étaient donc différentes, ce qui aurait pu, si les valeurs du préjudice étaient élevées, ne pas permettre d'arriver à un accord amiable.

B. Les experts non indépendants

1. Le devoir d'indépendance des experts

Comme le devoir d'impartialité, le devoir d'indépendance des experts est primordial dans les expertises amiables contradictoires. Ce devoir se traduit par le fait que l'expert ne doit pas être lié à la partie qu'il représente. L'expert ne doit pas prendre en compte les demandes de son client qui sont contraires aux constatations réalisées et qui ne reflètent pas la réalité.

2. Les conséquences du non-respect de l'indépendance

Le manque d'indépendance d'un expert peut, tout comme le manque d'impartialité, crée des complications dans le déroulement d'une expertise amiable contradictoire et limite les possibilités d'atteindre un accord amiable.

Afin de mettre en situation ce manque d'indépendance, il sera pris le cas d'un transport d'eau minérale par conteneur au départ de Marseille vers les Émirats Arabes Unis. Lors du préacheminement du conteneur, ce dernier fait l'objet d'une ouverture de porte et des traces de fouilles sont constatées sur les palettes présentes au niveau des portes du conteneur.

Lors de la réunion d'expertise, l'expert de l'ayant droit, ainsi que l'expert du transporteur, constatent que seules les palettes présentes aux portes du conteneur ont été fouillées et que 5 packs de bouteilles sont ouverts. De plus, ils constatent qu'à part les 2 palettes aux portes, aucune autre palette n'est concernée par la fouille puisque toutes les palettes sont encore emballées et aucune trace de fouille n'est présente. Le dessus des palettes ne présente aussi aucune trace de pas pouvant témoigner du déplacement des malfaiteurs vers d'autres palettes.

De ce fait, la destruction des 2 palettes situées aux portes du conteneur était justifiée par mesure de précaution. En effet, les marchandises étant destinées à la consommation humaine et n'ayant aucune certitude sur l'état des bouteilles toujours présentes sur les 2 palettes ; aucun risque ne devait être pris. Le montant du préjudice s'élevait donc à la valeur des 2 palettes détruites.

Cependant, l'ayant droit a procédé à la destruction de l'ensemble des marchandises présentes dans le conteneur alors que ce n'était pas justifié. Néanmoins l'expert des intérêts marchandises a tout de même validé dans ses conclusion la destruction de la totalité des marchandises.

Dans ce cas, le chiffrage des deux experts était donc différent. Les possibilités de trouver un accord amiable sont donc réduites.

C. Les erreurs d'interprétation

Précédemment, les cas d'experts non impartiaux ou non indépendants ont été abordés comme étant des faiblesses de l'expertise amiable contradictoire car ils créent, de par leur comportement, un désaccord entre les parties au niveau du chiffrage ou de la mise en cause. Cependant, il est possible qu'un expert respectant ces devoirs fournisse un chiffrage ou une mise en cause différentes de ses confrères, ce à cause d'une erreur ou d'une différence d'interprétation.

Par exemple dans un dossier relatif à un transport de plaques de marbres par conteneur. Lors de la phase de post acheminement, l'ensemble routier se renverse dans un rond-point, causant des dommages au marchandises. Les experts se réunissent lors d'une réunion d'expertise amiable contradictoire au terme de laquelle il ressort que le poids des marchandises était mal réparti dans le conteneur puisque plus des deux tiers des marchandises étaient placées du côté droit dans ce dernier. Cependant, suite à l'expertise, l'expert représentant l'expéditeur des marchandises conclu à une erreur de conduite alors que l'expert marchandise[46] et l'expert RC[47] concluent eux à un défaut de chargement. Dans ce cas, les mises en cause des experts sont divergentes.

Lorsqu'un tel cas survient, deux possibilités se présentent pour la suite du dossier. Soit l'expert RC réussi à convaincre l'expert en désaccord avec lui. En lui fournissant, par exemple, les relevés de vitesse de l'ensemble routier qui témoignent que le conducteur roulait à une allure adaptée à la prise de rond-point. Et dans ce cas, l'expert de l'expéditeur modifiera, sans doute, son interprétation en prenant en compte les arguments de l'expert RC.

Dans un autre cas, l'expert représentant l'expéditeur va maintenir ses conclusions, puisque de son côté, il aura déterminé par le calcul de la force centrifuge que l'allure de l'ensemble routier n'était pas adaptée, par exemple. Dans ce cas, les interprétations des experts seront différentes et le resteront.

Il est assez rare que des erreurs d'interprétation subsistent dans les rapports d'expertise. En effet, la confiance présente entre les différents experts d'un dossier et les phases d'échanges entre les experts permettent très souvent à un expert qui a commis une erreur d'interprétation de s'en rendre compte et de se rectifier. Cependant, il peut arriver que les experts aient des interprétations différentes. Dans ce cas, les chances d'arriver à un accord amiable sont diminuées. Néanmoins les différences de chiffrage et de conclusion dues à des interprétations divergentes entre experts restent assez rares.

---

[46] Expert représentant les intérêts marchandises
[47] Expert représentant le voiturier

Section II : Les conséquences négatives des faiblesses de l'expertise amiable contradictoire

Les faiblesses évoquées précédemment peuvent mener à rendre l'expertise amiable contradictoire inefficace. C'est-à-dire à ne pas trouver d'accord amiable et à débuter une procédure juridictionnelle. Mais ces faiblesses ont aussi d'autres conséquences que les experts et leurs clients peuvent ressentir.

La première conséquence négative des faiblesses que peut présenter une expertise amiable contradictoire est l'absence d'accord amiable. En effet, comme il l'a été évoqué tout au long de ce document, l'un des objectifs majeurs de l'expertise amiable contradictoire est de faire parvenir les parties ayant un différend à un accord amiable. Dans le cas contraire, une procédure judicaire sera probablement engagée et comme il l'a aussi été évoqué précédemment, les procédures judiciaires sont longues et couteuses.

Cependant, pour le client de l'expert non impartial ou non indépendant, d'autres conséquences découleront du mauvais comportement de l'expert. En effet, il existe une certaine relation de confiance entre un client et son expert. De ce fait, le client va avoir une parfaite confiance dans le rapport de son expert. C'est sur ce rapport qu'il décidera de faire un recours ou pas. Dans le cas contraire c'est en se basant sur le rapport de son expert qu'une partie va décider de valider ou pas un recours. Or si l'expert n'est ni impartial ni indépendant, les informations retranscrites dans son rapport ne reflèteront pas forcement la réalité du dossier. Ce qui pourra à terme porter préjudice au client de l'expert.

Par exemple, dans le cas d'un sinistre pour lequel la mise en cause de la responsabilité de l'expéditeur est justifiée pour un défaut de conditionnement, si l'expert qui représente l'expéditeur conclu dans son rapport à un défaut de calage, le client de cet expert va baser toute ses actions à venir sur ces conclusions. Ainsi, lorsqu'il recevra une réclamation de la part des intérêts marchandises ou du transporteur, il repoussera cette réclamation en arguant un défaut de calage. Or si le dossier en vient à être présenté devant une procédure judiciaire et que le jugement est favorable à la thèse du défaut de conditionnement, l'expéditeur aura perdu du temps, aura une perte financière et tout cela à cause de la non-impartialité ou la non-indépendance de son expert.

En se basant sur le développement de la sous-partie précédente, il est clair que lorsque le client d'un expert non impartial ou non indépendant se rend compte du manque de déontologie de son expert, des conséquences négative pour ce dernier vont apparaitre. En effet, le manque d'indépendance et d'impartialité ne rend pas service au client, il le handicap. De ce fait, il est fort probable qu'un tel expert voit sa clientèle diminuer si son comportement ne change pas.

Titre II : La fin de la phase d'expertise amiable, pas sans effet

Comme évoqué dans la partie précédente, les faiblesses envisageables dans une expertise amiable contradictoire peuvent provoquer son échec. C'est-à-dire l'absence d'accord amiable entres les parties ayant un différend. Cependant, les prochaines parties démontreront que malgré l'absence d'accord amiable, l'expertise amiable contradictoire n'est pas sans effet, particulièrement grâce au principe du contradictoire.

Les prochains chapitres présenteront les étapes qui suivent l'expertise amiable contradictoire lorsqu'aucun accord amiable n'est pas trouvé. Puis, l'effet que cette expertise peut tout de même avoir.

Chapitre I : La suite d'une expertise amiable contradictoire, sans accord amiable

La première étape qui fait suite à une expertise amiable contradictoire est, dans l'idéal, l'établissement d'un accord amiable. Néanmoins, lorsque cet idéal n'est pas atteint, le dossier doit quand même trouver une issue. Il sera donc présenté devant un mode de résolution juridictionnel. Dans les prochaines lignes, le cas d'une procédure judiciaire devant le tribunal de commerce sera pris pour exemple.

Section I : La procédure judiciaire

Pour qu'un différend soit amené devant une juridiction étatique, la première étape est l'assignation. C'est-à-dire que le demandeur doit informer le ou les défenseurs qu'ils sont invités à se présenter devant un tribunal afin de se défendre sur un différend les opposant. Par la suite, plusieurs étapes suivent l'assignation jusqu'à la décision du juge.

A. L'assignation

« La demande en justice est formée par assignation, par la remise au greffe d'une requête conjointe ou par la présentation volontaire des parties devant le tribunal. »[48]

Il ressort de cet article du Code de Procédure Civile que la première étape d'une procédure judiciaire est l'assignation. Cette assignation devra être adressée au minimum 15 jours avant la tenue de l'audience au défendeur. Il sera donc important pour le demandeur de choisir une date d'audience.

L'assignation doit comporter plusieurs éléments. Ces différents éléments sont énoncés par l'article 56 du Code de Procédure Civile :

1° L'indication de la juridiction devant laquelle la demande est portée ;

2° L'objet de la demande avec un exposé des moyens en fait et en droit ;

3° L'indication des modalités de comparution devant la juridiction et la précision que, faute pour le défendeur de comparaître, il s'expose à ce qu'un jugement soit rendu contre lui sur les seuls éléments fournis par son adversaire »

L'article 855 complète cette liste par les éléments suivants :

« 1 Les lieu, jour et heure de l'audience à laquelle l'affaire sera appelée ;

2° Si le demandeur réside à l'étranger, les nom, prénoms et adresse de la personne chez qui il élit domicile en France. »

Par la suite, l'un des juges du tribunal de commerce saisi sera désigné pour préparer et instruire l'audience. La mise en état du dossier se fera au cours de plusieurs audiences antérieures à la plaidoirie.

Par ailleurs, l'assignation permet d'interrompre la prescription d'un dossier comme l'énonce l'article 2241 du code civil :

« La demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion. »

---

[48] Article 854 du Code de Procédure Civile

B. Les étapes entre l'assignation et le jugement

1. Les négociations entre parties

L'assignation devant un tribunal n'a pas forcément pour objectif final d'amener à une procédure judicaire et un jugement. En effet, comme l'a évoqué Maître VINGNY dans notre entretien, l'assignation permet tout d'abord d'interrompre la prescription d'un dossier, en particulier lorsque la date de prescription est proche et qu'aucun accord amiable n'a été trouvé. Une fois la prescription interrompue, *« si la discussion peut prendre place, qu'elle prenne place, sur la base des rapports. »*[49].

Ainsi, une nouvelle phase de discussion, de négociations pourra se tenir entre les parties sans soucis procédural. Cette phase de négociations n'aura pas la même portée ni le même objectif que celle qui peut mener à un accord amiable. L'élément qui différencie ces phases de négociation est la « pression » d'une procédure judiciaire et la présence d'un potentiel aléa judiciaire. C'est-à-dire que malgré les faits, personne ne peut anticiper la décision du juge.

Par exemple, dans le cas d'un litige s'élevant à 30 000 € entre 3 parties, un commissionnaire, un transporteur et un intérêt marchandises. Les parties préféreront prendre à leur charge 10 000 € chacune plutôt que de se lancer dans une procédure judiciaire couteuse dont ils n'auront aucune certitude réelle sur le jugement. Ce choix reste basé sur le rapport d'expertise amiable. En effet, dans ce cas, si les parties décident de prendre chacune une part de sinistre en charge c'est parce que les différents rapports divergent dans les conclusions, par exemple.

Ce genre d'accord peut être trouvé à plusieurs moments entre l'assignation et le jugement. En effet comme nous l'expliquait Maitre VIGNY, *« parce qu'on est en matière accusatoire, la procédure est accusatoire, c'est à dire c'est une procédure qui est entre les mains des parties, elles en font ce qu'elles veulent quand elles veulent. Ce n'est pas le juge qui décide, le juge tranche, on lui demande de trancher mais c'est tout. »*[50]

Ainsi, jusqu'à ce que le juge ait rendu sa décision, les parties sont libres de trouver un accord amiable. Si aucun accord amiable n'est trouvé avant la décision du juge, celle-ci devra être appliquée.

Les parties sont libres de demander au juge l'intervention d'un expert judicaire si le dossier semble bloqué. La prochaine sous-partie abordera ce point.

---

[49] Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris
[50] Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris

2. Le recours à l'expertise judiciaire

La nomination d'un expert judiciaire peut se faire à plusieurs moments d'une procédure judiciaire. En effet, tout d'abord, comme l'énonce l'article 145 du code de procédure civil :

« S'il existe un motif légitime de conserver ou d'établir avant tout procès la preuve de faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige, les mesures d'instruction légalement admissibles peuvent être ordonnées à la demande de tout intéressé, sur requête ou en référé. » [51]

De ce fait, la nomination d'un expert judiciaire pourra se faire avant le début du procès si celle-ci est justifiée. Ce type de demande est pratiquée dans le but d'établir la preuve du dommage avant qu'elle ne disparaisse. En règle générale, c'est l'intérêt marchandise qui procédera à cette demande.

Par ailleurs, si l'intervention d'un expert judiciaire avant le début du procès n'est pas justifiée, les parties pourront, au cours de la procédure, demander au juge à ce qu'un expert soit nommé :

« Les faits dont dépend la solution du litige peuvent, à la demande des parties ou d'office, être l'objet de toute mesure d'instruction légalement admissible. »[52]

L'expertise judicaire étant une mesure d'instruction légalement admissible, les parties pourront décider d'y faire recours. Ce cas, est la plupart du temps demandé par la partie mise en cause.

Enfin, dans le cadre d'un litige transport, la demande d'expertise peut aussi être faite par la partie lésée. En effet, comme l'énonce l'article L133-4 du 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. »

Dans ce cas, l'expert judicaire sera nommé par le président du tribunal de commerce ou le président du tribunal d'instance. Dans tous les cas, la personne qui nommera un expert judiciaire devra lui confier des missions précises qui auront pour objectif d'apporter un avis technique du litige.

---

[51] Article 145 du Code de Procédure Civile
[52] Article 143 du Code de Procédure Civile

Section II : L'expertise judiciaire

Les prochaines sous-parties présenteront brièvement dans un premier temps l'expert et l'expertise judicaire. Puis, par la suite, il sera évoqué les avantages et inconvénients d'une telle expertise.

A. L'expert judiciaire et l'expertise judiciaire

1. L'expert judicaire

L'expert judiciaire est tout comme l'expert amiable un technicien auquel il est fait appel pour obtenir un avis technique sur un litige. Il existe des experts judiciaires dans des domaines très variés tels que la médecine, l'informatique, l'environnement ou encore le transport. A la différence des experts amiables, l'expert judiciaire doit être inscrit sur les listes de la Cour d'Appel. Ces listes sont classées par spécialités. Les experts judiciaires se voient confier leurs missions par le juge. Ces missions sont très précises et font naitre auprès des experts judiciaires plus de contraintes que pour les experts amiables. En effet, ils devront respecter une procédure stricte imposée par le Code de Procédure Civile.

2. L'expertise judicaire

L'expertise judiciaire est régie par les règles du Code de Procédure Civile. Elle est ordonnée par le juge et menée par un expert, choisi par le juge. Elle peut avoir lieu en cas de litige lorsque les parties ne parviennent pas à trouver un accord amiable.

Cette expertise est systématiquement contradictoire et soumise à discussion pendant son déroulement. L'expertise judiciaire se déroule, pour la majorité des cas, en présence des experts amiable de chaque partie afin que des discussions techniques aient lieu.

Au terme de l'expertise judiciaire, l'expert judicaire remet au juge son rapport qui devra répondre aux différentes missions de la réunion d'expertise.

B. Les avantages et inconvénients de l'expertise judiciaire

1. Les avantages

L'expertise judicaire présente des avantages que l'expertise amiable contradictoire ne présente pas. Ces avantages sont dus à l'importance qui est conférée à l'expertise judicaire par le juge.

Ainsi, l'un des premiers avantages que l'expertise judiciaire détient, provient du fait qu'une expertise judicaire, contrairement à une expertise amiable, permet de suspendre le délai de prescription. En effet, comme l'énonce l'article 2239 du code civil :

« La prescription est également suspendue lorsque le juge fait droit à une demande de mesure d'instruction 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. »

Par ailleurs, l'un des autres avantages de l'expertise judiciaire comparée à l'expertise amiable apparait au niveau du pouvoir de l'expert judiciaire. Par exemple, dans la phase d'expertise amiable, si l'une des parties ne veut pas communiquer un document qui la mettrait en cause, aucune autre partie ou expert ne peut la forcer à communiquer cet élément. Dans une phase d'expertise judiciaire, si une partie ne désire pas communiquer un document, l'expert judicaire pourra obtenir de la part du juge une injonction qui forcera la partie à produire le document en question.

Enfin, le caractère contradictoire d'une expertise judiciaire fait partie des avantages de cette dernière. Le caractère contradictoire d'une expertise judiciaire ne peut être discuté comparé à une expertise amiable contradictoire.

2. Les inconvénients

Les inconvénients de l'expertise judiciaire résident principalement dans le cout d'une telle expertise et dans la durée de cette dernière.

Chapitre II : L'apport de l'expertise amiable contradictoire devant un tribunal

Malgré le fait qu'aucun accord amiable n'est pu être établi entre les parties, l'expertise amiable contradictoire n'est pas sans utilité lors d'une procédure judiciaire. Les prochaines sections aborderont, dans un premier temps, l'intérêt que peut avoir un rapport d'expertise amiable contradictoire lors d'une procédure judiciaire. Dans un second temps, un comparatif entre la valeur des rapports d'expertise amiable contradictoire et des rapports d'expertise juridique sera établi.

Section I : L'intérêt du rapport d'expertise amiable contradictoire

Le rapport d'expertise amiable contradictoire n'est pas sans valeur lors d'une procédure judiciaire. En effet, ce dernier peut apporter aux avocats comme au juge. Et même si l'expertise amiable contradictoire n'a pas permis d'arriver à un accord amiable entre les parties, elle n'a pas eu lieu en vain.

A. L'intérêt pour les avocats

Selon notre entretien avec Maitre VIGNY, l'intérêt que comporte un rapport d'expertise amiable contradictoire se ressent sur 3 points. *« La grande importance du rapport technique, c'est d'identifier précisément toutes les parties, et de faire un relevé factuel précis de toutes les étapes du transport le plus précis possible. Et derrière, de conclure si c'est l'assuré qui est en cause »*[53]

1. L'identification des parties

Le premier point utile pour les avocats dans le rapport d'expertise amiable contradictoire est l'identification des parties. En effet, c'est en se fiant au rapport d'expertise que l'avocat va adresser les assignations. De ce fait, il est primordial que l'expert amiable identifie toutes les parties potentiellement responsables afin que lors des assignations, aucune d'entre elle ne soit oubliée. Une mauvaise identification pourrait entrainer l'assignation de parties non responsables et la non-assignation du responsable.

---

[53] Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris.

2. Le relevé factuel

Le second point utile aux avocats dans un rapport d'expertise correspond à l'historique des faits relatifs au transport et aux constatations factuelles réalisées. Ces éléments représentent *« le socle de la réflexion du dossier »*[54] pour l'avocat. C'est sur ces éléments que l'avocat va élaborer ses tactiques d'attaque ou de défense. Ainsi, il est très important que le rapport soit clair, précis et factuel. De plus, il est important que l'expert relate ce qu'il a constaté de manière impartiale et indépendante. En effet, à défaut, l'avocat de la partie pourrait baser son raisonnement sur des éléments erronés.

3. La mise en cause

Le dernier point utile à un avocat dans un rapport d'expertise amiable est l'interprétation technique réalisée par l'expert relative aux constations et aux faits rapportés. Cette interprétation de l'expert permettra de guider l'avocat vers la ou les parties mises en causes. C'est à travers cette interprétation que l'avocat cernera le dossier et basera son argumentaire.

B. La valeur pour le juge

La valeur d'un rapport d'expertise amiable contradictoire varie aux yeux du juge selon si une expertise judiciaire a eu lieu dans le dossier. En effet, lorsqu'il n'y a pas eu d'expertise judicaire dans un dossier transport, les seuls éléments techniques dont dispose un juge sont les rapports des différents experts amiables contradictoires intervenus. De ce fait, le juge ne pourra se baser que sur les rapports d'expertise amiable pour obtenir un avis technique sur le litige.

[54] Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris.

Section II : La comparaison entre le rapport d'expertise amiable contradictoire et le rapport d'expertise judiciaire

Tout d'abord, il est important de souligner que le juge n'est aucunement *« lié par les constations ou les conclusions du technicien »*[55]. Cette spécificité est également partagée avec l'expertise amiable contradictoire. Ce n'est pas par ce que l'expert a été nommé par un juge et non directement par les parties que le rapport aura, du moins théoriquement, un poids plus important vis-à-vis de la décision rendue par le juge. Le juge à une pleine liberté, il peut *« apprécier l'avis donné par l'expert, puiser dans le rapport les renseignements qu'il estime utiles, voire des éléments qui n'ont pas paru déterminants pour l'expert »*[56]. Le juge à un pouvoir d'appréciation souverain, lui permettant de rechercher tous les éléments en vue de rendre une décision sans qu'aucun ne s'impose directement à lui

A. Les rapports d'expertise amiable

Comme évoqué précédemment, lors d'une procédure judiciaire si aucune expertise judiciaire n'a eu lieu, le juge ne disposera que des différents rapports d'expertise amiable. Ainsi, afin d'obtenir un avis technique sur un litige, le juge pourra se rapporter à ces rapports. La question qui porte à savoir dans quel cas un rapport d'expertise amiable peut régulièrement être versé au dossier se pose.

Un arrêt rendu par la cour de cassation en chambre mixte a posé le principe 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 non judiciaire réalisée à la demande de l'une des parties »*[57].

Il en ressort donc qu'un rapport d'expertise amiable non contradictoire pourra être pris en compte par le juge sans que sa décision puisse se baser exclusivement sur ce dernier. Ainsi, il est possible de déduire de cet arrêt que lorsqu'un rapport d'expertise amiable est versé au dossier et qu'il est contradictoire, le juge peut se fonder sur ce dernier pour prendre sa décision.

Cela dit, une seconde question vient à se poser. En effet, lorsque plusieurs rapports d'expertise amiable contradictoire sont versés au dossier et qu'ils divergent au niveau de leur conclusion ou de leur chiffrage, lequel sera choisi.

---

55 Article 246 du Code de Procédure Civil
56 M. Redon, *Mesures d'instructions confiées à un technicien*, Dalloz
57 Cass. Chambre mixte, 28 septembre 2012, n°11-18710

Dans ce cas, les rapports étant tous contradictoires, ils auront la même valeur probante. Cependant, en principe, le juge se fiera au rapport *« qui lui semble le plus cohérent et objectif »*[58]. L'importance d'un bon rapport, clair, précis, bien écrit et basé sur les faits sera donc primordiale.

B. Les rapports d'expertise judiciaires

Dans le cas où une expertise judiciaire a eu lieu et que le rapport de cette expertise est versé au dossier, c'est, dans la plupart des cas, ce rapport qui fera foi et qui servira au juge pour prendre sa décision. En effet, lors de notre entretien avec Maitre VIGNY, ce dernier nous évoquait que *« La valeur probante d'un rapport d'expertise judiciaire sera supérieure à une expertise amiable, car elle aura été faite par l'expert désigné par le juge »*[59]

Ce n'est pas pour autant que le travail des experts amiables est vain. En effet, ces derniers, lorsqu'ils connaissent les rouages d'une procédure judicaire avec expert judiciaire, instaureront un débat technique lors de la réunion d'expertise judiciaire, afin de que l'expert judiciaire adopte la même interprétation qu'eux. L'expert amiable qui aura les meilleurs arguments techniques et qui, de ce fait, mènera l'expert judiciaire aux mêmes interprétations que lui, permettra à la partie qu'il représente d'obtenir un avantage considérable pour la suite de la procédure judiciaire. En effet, comme le disait Maitre VIGNY dans notre entretien, *« Si vous gagnez le débat technique, le juge ne va pas, sauf cas vraiment exceptionnel, déjuger son propre expert. »*[60]

Il en ressort donc que, malgré le fait qu'un rapport d'expertise amiable est une force probante moins importante que le rapport d'expertise judiciaire, les experts amiables ont tout de même un rôle à jouer important.

---

[58] Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris
[59] Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris
[60] Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris

Conclusion

Tout au long de ce document, un fil conducteur a essayé d'être suivi, celui du déroulement d'une expertise amiable contradictoire transport et de ses implications pratiques.

Pour ce faire, il était, tout d'abord, nécessaire de replacer l'expertise amiable contradictoire dans son contexte. D'où la présentation de l'expert, du contexte et du champ d'application de son intervention. Par la suite ont été abordés les préludes d'une telle expertise afin d'expliquer ce qui amène à ce mode de résolution amiable. Une fois tous ces éléments mis en place, le déroulement de cette expertise à travers les différentes étapes qu'elle comporte a été décrit.

Le tableau de l'expertise amiable contradictoire transport dressé, il a été essayé de présenter les implications pratiques qu'elle présente. Ainsi, les apports qu'une telle expertise ont été présentés dans un premier temps. Puis, par la suite, les faiblesses de cette expertise ont été abordés. Enfin, la phase postérieure à l'expertise amiable contradictoire transport a été brièvement abordée à travers les effets d'une telle expertise lors d'une procédure judiciaire.

Il ressort, au terme de ce développement, que l'expertise amiable contradictoire semble être un mode de résolution de litige amiable efficace dans le monde du transport et que même dans les rares fois où les tentatives d'arriver à un accord amiable n'ont pas fonctionné, les rapports établis par les différents experts au titre de cette expertise acquièrent une certaine force et jouent un rôle lors d'une procédure judiciaire.

De nous jours et dans la majorité des cas, ce sont les compagnies d'assurance qui ont recours à l'expertise amiable contradictoire, que ça soit dans le domaine du transport, du bâtiment, de la médecine et dans bien d'autres. Cependant, au vu de l'efficacité et des avantages que présente cette solution, il semblerait qu'elle puisse être employée plus largement, d'autant qu'en cas d'absence d'accord amiable, la solution judiciaire reste toujours envisageable.

Bibliographie

I. Traités, manuels et ouvrages

A. REY, *Dictionnaire de la langue Française*, Le Robert, tome 1, p. 1369

J. KULLMANN, Le Lamy Assurances, Wolters Kluwer France, Lamy Expert, édition 2017

J. PICOCHE, *Dictionnaire étymologique du français* - Les usuels Le Robert

J, RACINE, Doit de l'arbitrage, Puf, Thémis droit, 2016

P. BONNASSIES et C. SCAPEL, Traité de Droit Maritime, LGDJ, 3ème édition, 2016

S. GUINCHARD et T. DEBARD, Lexique des termes juridiques 2018–2019, Dalloz, 2019

V. PICARD, A. BESSON, Les assurances terrestres en droit français, LGDJ, 1982

II. Codes

Code Civil

Code des Transports

Code de Procédure Civile

III. Documentations techniques

CNPP, Référenciel Techniques de Certification EEA Transport de Marchandises, 2019

Police Française d'assurance maritime sur les facultés, 1er juillet 2009

Police Française d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur national de marchandises par route (voiturier), 12 juin 1996 modifié le 16 juin 2003

Police Française d'assurance couvrant la responsabilité des commissionnaires de transport, 3 novembre 1993 modifié le 16 juin 2003

IV. Cours et enseignements

C. BLOCH, Cours de Transport pré et post acheminement Terrestre, Master II Droit et Management des Activités Maritimes 2018-2019

V. Mémoires

N. VAN HOOF, Le joint survey et l'expertise maritime, Année universitaire 1999-2000

M. TAFFE, L'expert en marchandise transportées par voies terrestres, Année universitaire 2013-2014

S. MOMMY, L'expertise judiciaire transport, Année universitaire 2009-2010

VI. Articles et arrêts

Cass. Chambre mixte, 28 septembre 2012, n°11-18710

Cass. Soc, 13 novembre 1996, n° 94-13187

M. Redon, *Mesures d'instructions confiées à un technicien*, Dalloz

G. Galafat, « Expertise et compétences », *Hypothèse 2010*, 2011

VII. Entretiens

Entretien avec M. LE BORGNE, gérant de la société VERITECH

Entretien avec la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoire

Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris

VIII. Sites internet

Site internet du ministère de la justice :

http://www.justice.gouv.fr/statistiques.html#statistique-judiciaire

Site internet de l'antenne :

https://www.lantenne.com/Trois-types-d-avaries_a14482.html

https://www.lantenne.com/L-expert-maritime_a14026.html

Site internet du CESAM :

http://www.cesam.org/fr/about/mission.php

Site internet de cours de droit :

www.cours-de-droit.net/definition-de-l-assurance-role-et-histoire-a127437864

Site internet du glossaire international :

https://www.glossaire-international.com

Site internet du dictionnaire Larousse :

https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/avarie/7018?q=avarie#6981

Annexes

1. Entretien avec M. LE BORGNE, gérant de la société VERITECH
2. Entretien avec la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoire
3. Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris
4. Mails de confirmation de mission adressés à la société VERITECH
5. Police Française d'assurance maritime sur facultés (garantie tous risques)
6. Police Française d'assurance couvrant la responsabilité des commissionnaires de transport
7. Police Française d'assurance couvrant la responsabilité du voiturier
8. Révérenciel Techniques de Certification EEA Transport de Marchandises, 2019
9. Convocation à expertise du cabinet VERITECH

ANNEXE 1

Entretien avec Monsieur LE BORGNE, gérant de la société VERITECH

Qu'est-ce qu'un expert :

Pour moi un expert, c'est quelqu'un qui est issu d'un milieu technique et auquel on fait appel pour avoir un avis sur une situation, sur un état de marchandises, d'équipement, selon le domaine auquel on fait appel. C'est quelqu'un qui maîtrise un domaine ou une matière.

La définition d'une expertise :

C'est quand, dans une situation donnée, suite à un sinistre, un évènement particulier, ça peut être un accident, un évènement climatique, un vol, lorsqu'on constate quelque chose, on informe les parties concernées. Il peut y avoir une seule partie concernée, quand c'est une expertise dommage sur un bien appartenant à une société, ou il peut y avoir plusieurs parties concernées quand c'est une marchandise qui a été confiée à des tiers. Le but de l'expertise, c'est d'informer toutes les parties qu'il s'est passé un évènement, qu'il y a des dommages, et que les parties soient invitées à assister à une réunion d'expertise pour que chacun puisse apprécier la situation, observer les dommages, et qu'ils soient chiffré aux vues de toutes les parties.

Les différentes étapes d'une expertise amiable contradictoire (de la réception de la mission jusqu'au dépôt du rapport) :

La première chose à faire quand on reçoit une mission d'expertise de la part d'un mandant, c'est déjà de cerner un petit peu ce qu'on nous demande, savoir si la mission qu'on nous confie est réalisable dans le sens de nos compétences. Avant d'accepter une expertise, la première chose à faire c'est ça. Est-ce que la mission confiée est dans mon champ d'activités et mon champ de compétences.

Ensuite, si oui, on va identifier les parties qui interviennent, on va identifier l'objet du sinistre et réunir le maximum de documents et d'informations sur les parties concernées, sur l'objet du sinistre pour inviter par la suite toutes les parties à assister à une réunion d'expertise.

Quand je pense à identifier l'objet et apprécier la situation, c'est aussi savoir est-ce que je peux m'accorder 3 semaines de délai comme conformément à la convention APSAD ou est-ce qu'il y a une urgence à intervenir si je suis sur des produits frais ou qu'il y a un accident, auquel cas, peu importe qui je suis dans le dossier, j'agis en bon père de famille et j'essaie de prendre des mesures conservatoires s'il y a lieu, même si je n'ai pas toutes les informations sur le dossier. On peut être amené parfois à prendre des mesures dans l'intérêt de toutes les parties. Ça c'est les mesures d'urgence. Si ça a été pris ou pas pris, ça peut être juste de confirmer, de donner les instructions à distance pour que les mesures conservatoires soient prises.

Ensuite ça va être donc de convoquer toutes les parties, pour les informer du sinistre, et les informer du jour et de l'heure de la réunion d'expertise. Il faut respecter un petit peu dans cette convocation, afin de préserver le recours, il faut respecter les eus et coutumes de chaque milieu. En IARD, il y a un délai de 3 semaines avec une LRAR, en transport, on ne respecte pas toujours ces délais, parce qu'il y a une urgence, il faut aller au plus vite, et c'est convenu dans le milieu et entre les assureurs et les experts, donc on peut procéder de la sorte. Ça peut même arriver qu'on intervienne juste sur un appel téléphonique.

Il faut également faire attention à la mission qu'on reçoit, parce que parfois, on peut avoir une mission limitée dans le champ d'exercice, ou on peut avoir une mission limitée dans l'intervention. Donc il faut bien vérifier ce que nous demande le mandant.

La convocation c'est la première étape du contradictoire. Une fois qu'on a identifié toutes les parties, et en gros qu'on a cerné un peu l'objet du dossier, l'urgence du dossier. Des fois on part en expertise faire un constat, parce qu'on n'a pas l'identification de certains opérateurs, on ne sait pas trop ce qui se passe, et puis on nous demande d'aller un petit peu en éclaireur. Ce n'est pas contradictoire, mais c'est dans le but d'aller chercher des informations pour rendre contradictoire par la suite. Ça c'est savoir apprécier la différence entre urgence et précipitation. Parfois, certains ont tendance à organiser dans la précipitation des missions d'expertise qui ne sont pas au contradictoire de toutes les parties. C'est savoir apprécier l'urgence et savoir ralentir quand on nous demande d'aller dans la précipitation.

L'intervention

La première chose, quand on arrive en intervention, c'est identifier les parties présentes, savoir qui ils sont, quelle est leur qualité, normalement une partie qui n'a pas été invitée n'a pas à assister à une réunion d'expertise. Sauf à justifier que ce soit un oubli… Il peut y avoir des choses confidentielles.

Il faut aussi identifier les parties absentes. Et faire un petit rappel documentaire (1ère étape) pour refixer à tout le monde le rôle des parties, l'identification des parties.

Ensuite, un échange documentaire, rappel de l'historique, retracer l'historique du dossier jusqu'à l'évènement, et faire un peu le point si y a eu des mesures conservatoires, si y a eu des interventions de sociétés.

Les constatations : voir l'objet du sinistre, pour nous en ce qui nous concerne, c'est les marchandises, c'est l'objet de l'assurance. Vérifier que ce qui est déclaré correspond bien à ce qu'on nous montre. Vérifier que les dommages constatés correspondent bien à l'évènement annoncé en termes de type de dommage. Vérifier l'environnement de stationnement, de stockage. Identifier par le numéro de lot, de série, le matériel, le produit. Si c'est des frais, on vérifie les DLC. Si des produits en vrac, brûlés (ça a coupé).

S'assurer que les autres experts mettent la même chose, pour pas qu'il y ait contestation sur le matériel, les dommages. L'interprétation c'est autre chose, mais au moins, les colis, les montants, si c'est écrasé, si c'est déchiré. S'assurer que les constatations soient bien contradictoires. S'assurer que les parties sont d'accord avec ce qu'on constate, avec ce qu'on voit, ce qu'on mesure. C'est très important. Le principe même de notre métier, c'est les constatations contradictoires, donc il faut au moins s'assurer de ça. En transport, on ne le fait pas toujours parce que souvent on se connait, on se fait confiance.

Par la suite, on peut essayer de commencer à interpréter et d'identifier l'origine des dommages.

Essayer de déterminer la cause

C'est bien en expertise si tu as les éléments pour en discuter avec les autres et si pour toi c'est clair et en parler avec les autres experts pour être sûr qu'on parle tous de la même chose. Mais des fois on n'a pas toujours tous les éléments pour conclure. Et donc on fait les premières constatations, on peut émettre des hypothèses et puis après on attend d'avoir les éléments manquants pour confirmer le truc.

Dans la réunion d'expertise, il y a la phase "rappel documentaire et circonstanciel", "constatations", "phase de discussion entre les experts pour se fixer contradictoirement sur ce qui a été constaté et ce qu'on peut déjà déduire de ce qui a déjà été constaté".

C'est pour ça que ce qui est bien en IARD, c'est quand ils font le PV. Ca nous manque en transport. Ca simplifie un peu le dossier mais quand t'as affaire à des loustics.

L'expertise amiable repose sur la confiance. Le succès d'une expertise amiable, c'est la confiance entre les opérateurs, la confiance entre assureurs et experts, confiance sur le

contrôle, la mise en doute. Il suffit d'un minimum de bonne volonté et de confiance pour le succès d'une amiable. Il faut qu'il y ait un bon environnement, que les experts soient impartiaux. Une partie ou un expert peut te planter une amiable par son comportement.

L'étude du dossier

Normalement, c'est l'expert des marchandises qui expose son chiffrage aux autres experts. Les autres experts vont valider au fur et à mesure des devis, des réparations, des destructions, par contre, ils valident au fur et à mesure les devis et tout ça. En fin de réunion d'expertise, on a discuté de la suite. Est-ce qu'on s'oriente vers une destruction, un sauvetage, une réparation. Par la suite, l'intérêt marchandises obtient les devis de réparation, de destructions. Et après il obtient les justificatifs des factures, les certificats, il les transmet et l'expert marchandises est supposé transmettre le chiffrage et les justificatifs aux autres experts qu'il accepte et l'intègre dans le rapport. C'est aller jusqu'au bout du contradictoire.

Le rapport

Le rapport d'expertise, c'est la partie dans laquelle tout ce qu'on a constaté, tout est rendu à l'assureur, on fait part à notre client de tout ce qu'on a pu constater, démontrer, conclure, chiffrer. Dans le rapport, on doit répondre aux missions que nous a donné le client. Il n'y a pas de trame particulière, il faut que ton rapport reprenne un petit peu… identifie les parties, les marchandises, les relations contractuelles. En fait, si tu regardes le plan des rapports reprend à peu près ; recouvre tous les champs et les questions auxquelles tu peux répondre.

ANNEXE 2

Entretien avec la responsable transport d'une compagnie d'assurance notoirement notoire

HD : Nous, en assureur transport, je parle là, quand nous assurons le transporteur, et que nous faisons le choix de missionner un expert, c'est :

1. Pour défendre notre assuré quand nous constatons qu'il s'agit peut-être d'un problème de calage et d'arrimage et que nous sommes en envoi de plus de 3 tonnes.

2. Défendre notre assuré, et pouvoir l'exonérer de sa responsabilité s'il s'agit d'un défaut de conditionnement, par exemple.

2. Quand la responsabilité de notre assuré est établie, c'est surtout parce que le chiffrage que l'on nous présente est important, et que nous voulons avoir l'avis d'un expert quant au chiffrage présenté.

3. Il y a certains dossiers que nous ne comprenons pas, ou que nous avons des doutes, et là je parle plus pour des dossiers propres comptes où nous voulons qu'un expert se déplace.

TG : Pour avoir son ressenti sur place avec la personne et tout ça, d'accord.

HD : Et là vous pouvez parler à Laurent de son incendie et de son dossier propre compte.

TG : Oui, oui l'assurée qui avait incendié son camion ?

HD : Voilà, vous ne l'avez pas mis ?

TG : Non

HD : C'est un cas d'école.

TG : Parce que moi, lorsque j'abordais les préludes de l'expertise dans le mémoire, j'ai parlé du sinistre, qu'avant toute expertise il y avait un sinistre, et comment ce sinistre arrivait. En fait, j'ai parlé de la responsabilité de plein droit du transporteur et du cout de l'émission des réserves et que c'était en émettant les réserves que le sinistre était.

HD : Non que la responsabilité est engagée.

TG : Oui, mais s'il n'y a pas de réserves, ça veut dire que c'est livré en bon état et qu'il n'y a pas de problèmes et du coup pas de litiges pas de sinistre si aucune réserve n'est émise.

HD : Tout à fait, mais après vous savez que le destinataire a la faculté de prouver que les dommages ont eu lieu en cours de transport même s'il n'y a pas de réserves. Et ça arrive souvent dans les missions et dans les dossiers produits pétroliers.

TG : Oui, il y a un délai de 3 jours, non ?

HD : Oui.

TG : Et donc je vais me baser sur ça. Soit pour défendre l'assuré, le chiffrage ou les cas particuliers comme les vols propre compte.

Aussi, on demande une expertise amiable contradictoire parce que d'un côté aussi dans le contrat d'assurance en général c'est ce qui est conclu il me semble ? en cas de sinistre une expertise ou un constat.

HD : Non, dans le contrat, l'assureur a la possibilité de mandater un expert mais c'est à la discrétion de l'assureur. Le contrat d'assurance dit que l'assureur a la faculté de désigner un expert.

L'apport de l'amiable et du contradictoire quand tous se passe bien, tous les experts sont d'accord c'est top puisqu'on est d'accord sur les responsabilités, sur le quantum, sur tout.

Par contre, la difficulté réside dans le fait que :

1. L'expert qui représente une partie valide une destruction totale de marchandises alors que l'expert qui représente le transporteur dit non, voilà seul 10% de marchandises endommagées. C'est-à-dire que l'assureur ad valorem de la marchandise va voir un rapport et va dire la marchandise est à détruire totalement ou est en perte totale. Donc l'assureur va payer sur ces montants-là, et ensuite faire le recours contre le transporteur et il va réclamer ça. Et l'assureur du transporteur va dire, non, moi je ne suis pas d'accord puisque y a 10, 20 ou 30% de marchandises endommagées, et vous avez fait le choix de ça, et là, nous assureurs, on rentre dans des palabres interminables.

TG : Après c'est des négociations entre assureurs ?

HD : Non je n'appelle pas ça négociations parce que je ne lâche rien mais je m'interroge, et ça je l'ai déjà dit à Laurent, sur la notion et le travail d'un expert marchandises transportées. S'il n'est là que pour valider ce que lui dit le propriétaire des marchandises et qu'il ne le fait pas apparaître dans son rapport en indiquant que le proprio a voulu la destruction mais y a que 10% de marchandises réellement endommagées.

TG : Au niveau du positif, c'est un gain de temps par rapport à une procédure judiciaire ?

HD : Bien sûr c'est un gain de temps. La procédure judiciaire c'est vraiment particulier. L'apport de l'amiable est le fait que l'expert est l'œil de la compagnie. Je choisis toujours mes experts parce que j'ai confiance en l'expert et qu'il représente la compagnie et qu'il est mon œil. C'est-à-dire que je souhaite qu'un expert retransmette et retranscrive ce qui s'est exactement passé. Je ne veux pas qu'il trafique la vérité. Je ne veux pas des experts de complaisance.

Donc à partir du moment où l'assureur travaille avec des experts qui ont cette méthodologie de travail, c'est sûr que l'assureur a confiance en votre travail et sait que ce que vous racontez est ce qui s'est réellement passé. C'est hyper important. C'est l'apport de l'amiable pour moi et le fait d'avoir un rapport qui est réellement basé sur les faits et le plus intègre possible, nous permet de voir ce qui s'est passé, de gagner du temps et s'il y a lieu, de défendre les intérêts de l'assuré. S'il faut payer on paye et on paie sur ce que vous nous dites, sur ce que vous validez.

TG : La confiance fait que quand vous savez que c'est la vérité vous pouvez vous défendre en étant sûrs sans que la partie adverse vous dise « ah non ce n'est pas vrai… »

HD : Oui tout à fait.

TG : Du coup vous pouvez vous baser entièrement là-dessus en totale confiance.

HD : Après moi c'est une philosophie de travail que j'ai et que j'applique dans mon service. Par contre je ne veux pas que vous citiez mon nom, vous dites que vous avez eu quelqu'un d'une compagnie d'assurance, je ne veux ni mon nom ni la compagnie, d'accord ?

TG : Je mets responsable litiges transports

HD : Ou responsable transport d'une compagnie notoirement connue, mais, vous pouvez dire que la personne vous l'avez eue, mais je ne veux pas mon nom, ni la compagnie, on ne sait jamais, parce qu'il y a des gens qui ne travaillent pas comme moi. C'est ma philosophie de travail.

TG : Pas de problème. L'apport du contradictoire c'est quand toutes les parties sont présentes au moins personne peut…

HD : Elles sont opposables.

TG : Et on ne pourra pas dire non … alors que si la partie a été invitée et qu'elle n'était pas là elle pourra pas…

HD : C'est tant pis pour elle !

TG : C'est l'intérêt du contradictoire. J'avais parlé de la rapidité d'intervention.

HD : Oui c'est très bien.

TG : Forcément un expert amiable, son intervention peut être plus rapide qu'un expert judiciaire qui a besoin d'être nommé par le juge et pour ça faut faire une demande en référé etc. alors que nous un coup de fil et au final si on est disponible on peut y aller, c'est l'avantage important, et aussi le règlement du dossier, ça va beaucoup plus vite qu'un procès qui peut être long. Alors j'ai cherché sur infostat c'est un site du gouvernement mais pour avoir la durée moyenne d'un procès dans le transport j'ai du mal à trouver.

HD : Ça dépend

TG : Ça dépend de la difficulté du dossier j'imagine ?

HD : On a très peu de contentieux par rapport au nombre d'ouvertures que l'on a.

TG : Ça m'intéresse pour faire un peu de stats, j'ai une partie dans laquelle je parle d'une solution efficace donc mettre quelques chiffres aurait été bien pour appuyer mes dires.

HD : Je vous parle tout exercice confondu, les chiffres au 31/12/18, c'est à dire qu'il nous arrivait des dossiers pour 2018 mais aussi pour 2017. Nous avons ouvert 1290 dossiers. Tout exercice confondu. Et sur ces 1290 j'ai dû avoir une dizaine de contentieux, 12. Donc ça fait 1%

TG : Quand vous dites contentieux c'est ?

HD : Au tribunal. Et combien sur ça avec un expert judiciaire, j'en ai 1, y a le dossier Muraille avec le bateau. Nous les assureurs, avons très peu d'expertises judiciaires car c'est une procédure longue et couteuse et si nous pouvons nous en passer on s'en passe. D'où l'expertise contradictoire.

TG : Sur les 11 autres dossiers en judiciaire, le procès se base sur le rapport amiable.

HD : Exactement.

TG : Donc si le juge estime que les rapports lui suffisent au niveau technique il ne nomme pas forcément un expert judiciaire.

HD : Oui tout à fait.

TG : C'est encore un avantage. Le bateau, c'est celui qui a pris l'eau de mer à Sète ?

HD : Exactement, lui est parti en expertise en référé avec expert judiciaire désigné pour septembre.

HD : J'avais accompagné Sylvain sur ce dossier.

HD : Vous pouvez le mettre, parfait ! mais sachez que les dossiers avec un expert judiciaire, y en a très très peu, ou alors c'est que les dossiers à fort enjeu avec un chiffrage très important. C'est rare.

Et si on part en judiciaire, ce n'est pas moi qui aie été à l'initiative de la procédure judiciaire, c'est que j'ai été assigné soit pour des problèmes d'interruption de la prescription, ou des dossiers où je contestais ma responsabilité basée sur le rapport d'expertise.

TG : Pas sur la valeur ?

HD : Non. Dès fois je peux me retrouver assignée parce que les 2 rapports sont contradictoires, c'est-à-dire que les 2 rapports d'expertise ne disent pas la même chose. Et c'est le juge, en fonction des éléments qu'il a, qui décide.

TG : Je pensais que les chiffres, c'était plus en judiciaire, c'est assez faible au final.

HD : Très faible, vous ne pouvez pas imaginer le cout d'une expertise ! un expert judiciaire est très cher.

TG : Ça sera la partie perdante qui paiera, en général ?

HD : Normalement oui. Mais les fonds, c'est à dire qu'il faut qu'il y ait procès. Mais les fonds sont toujours avancés par les parties mandantes, c'est-à-dire la partie qui mandate, qui demande une expertise judiciaire, donc la partie doit faire une avance des fonds. Si au final elle gagne, tant mieux parce qu'elle peut récupérer les fonds, si elle perd ben tant pis. Ça peut être des sommes très importantes.

TG : Même la tenue d'un procès avec les honoraires d'avocat.

HD : C'est 5 000 à peu près par instance HT rien que pour les avocats et hors article 700 hors frais d'huissier, hors frais de procédure et tout.

TG : Je ne me rendais pas compte, c'est très intéressant quand ça se passe bien l'expertise amiable.

HD : Quand ça se passe bien mais quand vous avez des experts qui pourrissent le dossier, je n'appelle pas ça de l'expertise en fait, mais qui valident ce qu'on leur demande, on en arrive à des situations comme ça.

TG : Y a aussi ceux qui ralentissent le dossier ou font vraiment obstruction…

HD : Qui le pourrissent

TG : Voilà et ça, c'est plus par rapport à la vision des choses, aux conclusions de chaque expert, différentes, et personne n'en démord, et ça aussi ça pourrit le dossier.

HD : Exactement.

TG : Ça ne devrait pas normalement puisqu'on voit la même chose mais ça fait partie de l'expertise. Y a forcément un des 2 qui n'est pas impartial.

TG : Et les étapes après la remise du rapport d'expertise ? Quand on vous remet notre rapport, si on intervenait pour la RC d'un transporteur, vous allez attendre la réclamation, voire si l'expert adverse a les mêmes conclusions que nous, si oui pas de problème, vous payez, c'est ça ?

HD : Il faut que vous soyez plus précis.

TG : Par exemple, on intervient pour la RC d'un transporteur, sa responsabilité est engagée parce que c'est mal arrimé

HD : En moins de 3 tonnes ?

TG : Oui. Nos conclusions sont un défaut d'arrimage du transporteur car moins de 3 tonnes, et les conclusions de l'expert adverse vont être les mêmes. On chiffre le même chiffrage. Vous recevez la réclamation, vous payez ?

HD : Quand on reçoit votre rapport, la première des choses on paie vos honoraires. Ensuite, on étudie bien votre rapport. Après on regarde si vous n'avez pas commis d'erreurs dans le chiffrage, dans vos calculs et le calcul des limites de responsabilité. C'est à dire qu'on prend tous les docs on fait un travail en vérification de votre travail. Est-ce que vous en étiez conscient de ça ?

TG : Oui, ça arrive qu'on fasse de petites fautes de frappe ou une erreur de calcul et vous revenez vers nous pour nous demander de modifier le rapport en fonction.

HD : Après on écrit systématiquement à notre apporteur d'affaire, c'est-à-dire notre intermédiaire, celui qui représente notre assuré, en indiquant nous vous transmettons le rapport de Veritech. Nous précisons qu'il s'est passé un problème de calage et d'arrimage et que les palettes ont été endommagées, et que le chiffrage est de tant, et que la limite de responsabilité est de tant. Nous vous remercions de nous transmettre tout document que l'assuré pourrait recevoir dans ce dossier. L'assuré reçoit une réclamation, la 1ère des choses on regarde la réclamation, on regarde si elle est conforme à votre chiffrage ou conforme aux limitations de responsabilité. Si votre chiffrage est inférieur aux limitations de responsabilité on paie, si la réclamation est supérieure aux limitations de responsabilité on demande un avoir, et on applique les limitations de responsabilité. Et on paie.

TG : C'est dans le cas ou les 2 rapports ont les mêmes conclusions, le même chiffrage, surtout les mêmes conclusions.

HD : Oui c'est quand tout est bon.

TG : Si on prend le cas de 2 rapports, moins de 3 tonnes, nous concluons à un défaut de conditionnement palettisation et l'autre expert un défaut d'arrimage.

HD : C'est la bagarre. Systématiquement, quand j'ai ça et que je reçois un rapport différent du vôtre je le soumets systématiquement à l'expert pour avoir ses avis et commentaires. Et ensuite, en fonction de ses avis et commentaires, je vois. Il se peut que vous en tant qu'expert n'ayez pas vu quelque chose que votre confrère a remarqué et vous me dites, oui il est vrai qu'on peut considérer qu'un problème d'arrimage est également à l'origine du sinistre. Et à ce moment là on peut s'orienter sur un partage de responsabilité.

TG : Dans ce cas là vous négociez avec le réclamant en lui disant, on peut faire 50/50 …

HD : Oui

TG : Donc derrière, entre assureurs, il y a négociation puisque les assureurs trouvent entre eux un accord amiable ? nous sommes clairs sur les faits mais pas là pour les négos.

HD : Exactement, et ce n'est pas votre mission.

TG : C'est bien les compagnies d'assurance qui trouvent l'accord, pas nous.

HD : C'est pas votre mission, c'est pas ce qu'on vous demande, enfin, moi je vous demande pas ça. Je demande qu'un expert dise ce qui s'est passé, etc. mais c'est pas votre boulot, je suis d'accord.

TG : même si on voulait on aurait pas le « pouvoir » puisque nous ne sommes pas payeurs.

HD : c'est pas votre job.

TG : donc si on s'aperçoit d'une omission de notre part, on peut partager, mais si on reste sur nos positions

HD : ben on reste sur nos positions et soit les adversaires abandonnent, soit ils nous assignent. Ou soit ils menacent d'assigner et nous demandent une petite participation.

TG : et des fois vous acceptez ?

HD : pour économiser quelques euros sur les frais et honoraires d'avocat, entre ????, c'est rare mais on peut le faire.

TG : c'est plus rentable pour vous au final.

HD : on parle pas de rentabilité mais d'économie du dossier.

TG : ça répond aussi un peu à la dernière question, l'absence d'accord amiable, expertise judiciaire.

HD : pas tout le temps.

TG : si pas d'accord amiable, soit la partie adverse laisse tomber, se résigne, soit arrangement financier, soit procédure judiciaire, mais qui dit procédure judiciaire ne dit pas forcément expertise judiciaire.

HD : oui. Le nombre de dossiers résolus amiablement sur une année je vous l'ai dit, sur le nombre d'ouverture, le nombre de dossiers judiciaires entièrement résolus, ben je vois pas trop ce que vous voulez dire,

TG : pour lequel vous m'avez dit c'est 12 en judiciaire c'est le nombre de dossiers qui sont partis en

HD : ah oui je vous l'ai dit ça

TG : et le nombre de dossiers pour lesquels malgré l'expertise amiable, une judiciaire, c'est le même nombre en fait dans tous les cas y a toujours une amiable avant.

HD : Oui

TG Donc c'est pareil 1% c'est très peu.

HD : Oui.

TG : La plupart des missions qu'on a pour vous c'est du RC, vous ne faites pas beaucoup de dommage

HD : Parce que notre portefeuille est constitué de cette façon. Ça veut dire qu'on assure beaucoup de transporteurs, on a Jacky, un gros. Mais vous avez certains assureurs qui sont plus tournés vers des contrats facultés ou assurent les marchandises en elles-mêmes, donc vous avez plus de missions de ce genre là, mais la composition de notre portefeuille sur la direction régionale c'est du voiturier.

TG : Et par exemple, si le voiturier vend une assurance ad valorem à son client, il va la prendre chez vous ?

HD : S'il est assuré chez nous.

TG : Et du coup vous faites de l'ad valorem.

HD : Oui. Qu'est ce qu'une assurance ad valo ?

TG : Pour moi, il ne faut pas confondre avec déclaration de valeur. Ad valo c'est une assurance facultés, tout risque, ce n'est pas la déclaration de valeur qui juste augmente les plafonds d'indemnisation enfin de limitation.

HD : Oui.

TG : Donc assurance valeur déclarée c'est une chose, mais ad valo c'est du tout risque.

HD : Ce n'est pas le terme, si y a un cas de force majeure à opposer, c'est dans quel cas que vous pouvez l'opposer ?

TG : En déclaration de valeur.

HD : Voilà en valeur déclarée. Il faut absolument que vous ayez à l'esprit, si vos examinateurs s'y connaissent un peu en transport, ils vous poseront la question car c'est facile. La garantie ad valo est une assurance de dommages, c'est à dire que quoi qu'il arrive la marchandise est assurée. Cas de force majeure, normalement le transporteur n'est pas responsable mais il doit être exonéré de sa responsabilité, s'il a souscrit une assurance ad valo c'est payé.

Par contre en déclaration de valeur ça augment les plafonds de limites mais le transporteur conserve les cas exceptés.

TG : Il les conserve.

HD : Oui, c'est la grosse notion. Ad valo : assurance de dommages. Déclaration de valeur : assurance de responsabilité.

TG : Donc si on conclut à un prob de conditionnement emballage, même si la valeur est déclarée on met hors de cause le transporteur donc on donnera rien, mais si c'est ad valo, est ce qu'on rembourse quand même ?

HD : Réfléchissez bien, c'est quoi un défaut de conditionnement ?

TG : C'est un cas exonératoire

HD : Oui c'est un fait du tiers, mais c'est quoi réellement ? C'est pas une question piège. Qu'est ce qu'un défaut de conditionnement ?

TG : C'est une faute de l'expéditeur.

HD : Pourquoi ?

TG : Car sa marchandise n'est pas apte à être transportée.

HD : Ok. Donc ça veut dire quoi ?

TG : Le transporteur aurait dû la refuser.

HD : Ne partez pas sur ce débat, ça veut dire quoi que la marchandise n'est pas apte à voyager ?

TG : Le contrat d'assurance est caduque ?

HD : Restez technique, ça veut dire quoi ? Je vous aide un peu, ça veut dire que si elle est pas apte à voyager, quoi qu'il arrive parce qu'elle a été mal conditionnée, elle est chargée, quoi qu'il arrive, déclaration de valeur ou ad valo, le sinistre va arriver ? Puisque défaut de conditionnement. Donc y a un grand principe, qui s'appelle l'aléa ça veut dire qu'il n'y a pas de caractère aléatoire, c'est sur que le sinistre va arriver, donc le défaut de conditionnement n'est jamais réglé par les assureurs, car le sinistre est certain, quelle que soit l'assurance.

TG : Ok parce que le sinistre est sûr.

Je vous remercie infiniment, ça m'a bien aidé

HD : J'espère que vous me tiendrez informée !

TG : Normalement je présente mon mémoire début septembre, je vous tiendrai informée.

ANNEXE 3

Entretien avec Maitre VIGNY, avocat au barreau de Paris

MV : Si vous voulez, en général, je prends des dates assez lointaines de première audience, j'interromps la prescription, ce qui permet, si la discussion peut prendre place, qu'elle prenne place, sur la base des rapports. Et le raisonnement va être autrement, le rapport est un outil important, mais le raisonnement va être sur le montant de la réclamation, si on est 3 ou 4 parties, ce qui n'est pas rare en transport en général, le fait que les dossiers soient transmis entre avocats donne du recul, et les gens vont dire 40 000 €, un dossier fermé, chacun prend une partie et on trouve une solution amiable, et le rapport amiable trouve tout son intérêt si celui-ci actionne et démontre de façon précise, sur le plan technique, et non juridique car l'expert n'a pas à trancher en droit, mais montrer les implications de tel ou tel opérateur peut faciliter l'accord.

TG : Le premier rôle de l'avocat dans un dossier transport, après l'échec d'une discussion amiable, est donc de tenter à nouveau une discussion amiable en lançant des négociations ?

MV : C'est d'abord d'interrompre le délai, car ce que vont faire les défenseurs, ce qui se sentiront directement impliqués, c'est de laisser courir au maximum les prescriptions. Le but est de l'interrompre, et une fois que tout ça est interrompu et qu'il n'y a plus de risque procédural, on peut tenter de relancer la discussion amiable.

TG : Et pour l'interrompre, une assignation est nécessaire ?

MV : Tout à fait, sauf si on est en CMR où on peut faire une mise en demeure mais cela ne l'interrompt pas, ça la suspend.

TG : Dans le titre 2 de ma partie 2, je commence donc à parler de l'échec de l'expertise contradictoire, la section 1 est la procédure juridique et le grand A. Le début d'une procédure juridique. Et là je disais dans cette partie que la première action est l'assignation en justice.

MV : Oui. Mais ce n'est pas forcément l'échec de l'expertise amiable contradictoire, je ne parlerais pas d'échec, je dirais la fin de la phase de l'expertise technique amiable, car une fois que le rapport est pondu par l'expert, c'est l'assureur qui va décider. Les défendeurs, la partie acteur du transport va attendre s'il y a une Faculté, que la Faculté indemnise. Et l'échec du rapport, c'est s'il ne permet pas d'établir de façon précise quelles implications existent. Moi j'ai perdu un dossier parce que j'avais un rapport technique qui faisait « peut-être bien que oui, peut-être bien que non » et pas de technique. Après je juge l'exploitation du rapport, on va apprécier la pertinence d'un rapport technique contradictoire au moment du recours amiable que va décider d'engager l'assureur.

TG : J'ai du mal à comprendre cette étape : l'assureur est forcé de faire un recours amiable ?

MV : Non, ce que va faire l'assureur, Laurent envoie son rapport à son donneur d'ordre, le donneur d'ordre va le lire, va apprécier, va faire son indemnisation, si c'est une Faculté il va voir s'il y a ou non un problème d'exclusion donnant lieu au conditionnement, va indemniser son assuré, et derrière il va regarder : 1. Le montant du recours, s'il y en a pour 4 000 € d'avaries, il va indemniser et classer le dossier, car il y a autant de frais qu'autre chose, ou après si le recours dépasse 15 000 €, on va dire 15/20 000 €, aujourd'hui c'est un peu la tendance, et que derrière la responsabilité des acteurs du transport est engagée, il va engager un recours amiable.

TG : Ce recours amiable passera devant …

MV : Non ce n'est pas une procédure judiciaire du tout.

TG : L'assureur qui a déjà indemnisé va appeler l'assureur de l'opérateur mis en cause dans le rapport d'expertise, ou va lui adresser un courrier …

MV : Lui adresser un courrier avec la preuve de l'indemnisation versée, avec le rapport amiable. D'où l'importance de celui-ci.

TG : Oui des fois le donneur d'ordre revient vers nous en nous disant : voici le retour de tel assureur et le rapport de votre confrère, merci de vos commentaires.

MV : Voilà c'est ça. Et là on est dans cette phase-là.

TG : Après, si les 2 rapports des 2 experts adverses disent la même chose, le même chiffrage, en général les assureurs vont payer.

MV : Les assureurs payent.

TG : En fait le cas judiciaire c'est vraiment s'il y a une différence dans le chiffrage ou dans les conclusions

MV : Le cas typique va être le chargement de plus de 3 tonnes en transport terrestre. Qui a fait quoi ? qui a contrôlé quoi ? l'intérêt à la cargaison va charger le transporteur, et l'expert aussi, et l'expert du transporteur va faire l'inverse, donc soit on trouve un accord amiable 50/50 on passe à autre chose, soit l'assureur estime au regard, non seulement du rapport amiable, mais des pièces et des échanges qu'il y a dans le dossier, qu'un recours peut être engagé en judiciaire. A ce moment-là on engage le recours judiciaire, mais ma pratique est d'engager le recours pour aboutir à une solution amiable.

TG : Ca a encore plus de poids que le rapport amiable seul.

MV : C'est sûr car derrière le juge est là et aujourd'hui la justice est tellement mal faite que vous pouvez avoir sur le même dossier, 5 décisions différentes. Donc l'aléa judiciaire est tellement important que c'est ce qui va provoquer, on prend acte du désaccord technique, votre expert n'est pas d'accord avec le mien, mais vu l'aléa judiciaire on a peut-être intérêt à trouver une solution intelligente pour tout le monde.

TG : Ca c'est avant la tenue du procès.

MV : Oui

TG : C'est pour ça que vous prenez des dates d'audience écartées par rapport à ..

MV : Oui on profite de la mise en état du dossier parce qu'une assignation, vous la placez devant le tribunal et ça vient à plusieurs audiences successives pour mettre en état le dossier. Une fois que le dossier est en état, vous demandez à ce qu'il soit plaidé. Et l'accord, jusqu'à ce que le dossier soit plaidé, peut intervenir. Des fois, une fois plaidé, le seul moment où vous rencontrez physiquement votre adversaire c'est au moment de la plaidoirie, vous plaidez votre dossier ça, c'est fait, mais parallèlement vous pouvez relancer des discussions et trouver un accord entre la date de plaidoirie et le jour du délibéré, c'est à dire le jour du rendu de décision.

TG : Tant que le juge n'a pas donné sa décision un accord amiable est possible ?

MV : Voilà, parce qu'on est en matière accusatoire, la procédure est accusatoire, c'est à dire c'est une procédure qui est entre les mains des parties, elles en font ce qu'elles veulent quand elles veulent. Ce n'est pas le juge qui décide, le juge tranche, on lui demande de trancher mais c'est tout.

TG : C'est un avis en plus ?

MV : C'est l'avis final si vous voulez, si pendant toute cette période-là aucun accord n'est intervenu, à ce moment-là c'est son avis qui tranchera, et après il y a toute la phase d'appel qui peut permettre de relancer les discussions.

TG : Donc en fait le rapport a encore une valeur importante bien avant la décision du juge.

MV : Bien sûr. Après y a un deuxième aspect du rapport, du fond du rapport, c'est son caractère contradictoire ou non.

TG : Dans cette phase, on parle du rapport d'expertise amiable contradictoire, quand un dossier est présenté devant une juridiction, une procédure judiciaire est ce que c'est possible que l'une des parties demande à ce qu'un expert judiciaire en plus soit nommé ?

MV : Oui c'est un des moyens de défense possibles. L'expert judicaire peut être désigné de 3 façons : soit sur requête, c'est à dire que ça sera l'article 133 qui m'échappe, à vérifier, où vous êtes pour les intérêts cargaison, vous voyez que rien ne débouche, que pas de contradictoire c'est possible, mais y a des éléments techniques à faire valoir, vous arrivez notamment pas à obtenir les relevés de températures du conteneur comme ça arrive souvent, donc vous êtes bloqué, vous pouvez pas mener vos investigations techniques. Vous déposez une requête, c'est-à-dire que vous êtes tout seul, à ce moment-là vous le faites tout seul, c'est les intérêts du transport, et vous faites désigner dans votre coin un expert judicaire par le tribunal de commerce. Et à ce moment-là l'expert judiciaire va convoquer tout le monde.

La seconde possibilité est de vouloir une procédure un peu plus contradictoire, vous faites pas tout dans votre coin, vous faites par le biais d'une assignation en référé, expertise, c'est le même cheminement, c'est à dire que sur le plan amiable, technique, on est bloqué parce qu'on ne peut pas avoir d'éléments, parce que votre la partie contre vous ne répond pas, à ce moment-là vous faites désigner un expert judiciaire, c'est à dire le juge va désigner son œil technique qui est l'expert, et lui va convoquer tout le monde, le juge rend une ordonnance de référé désignant un expert, et à ce moment-là l'expert judiciaire convoque tout le monde, là on retrouve toute l'importance, parce que l'expertise c'est le lieu du débat technique, pas du débat juridique. C'est là où on retrouve toute l'importance des experts techniques dans un autre rôle.

TG : L'expertise judiciaire permet d'avoir un autre poids pour obtenir des documents…

MV : L'expert judiciaire est le bras armé du juge.

TG : S'il dit vouloir un document, on ne peut pas lui dire non alors qu'un expert amiable on peut

MV : Tout à fait, et si on lui dit non, ou si pour des raisons non étayées, de façon de mauvaise foi si vous voulez, l'expert revient voir le juge en lui disant : « je considère que cette partie-là traine des pieds, est de mauvaise foi, merci de délivrer une injonction »

TG : Par exemple les compagnies maritimes ne transmettent pas les relevés de températures qui sont en leur défaveur.

MV : Voilà c'est ça.

TG : Mais avec l'intervention de l'expert judiciaire, elles n'ont plus trop le choix.

MV : Tout à fait. Après les problèmes de l'expertise judiciaire, c'est que celui qui demande la désignation de l'expert judiciaire c'est celui qui support les frais, ça les assureurs sont un peu réticents.

TG : Et quelle est la troisième façon ?

MV : Vous avez assigné au fond en disant « je demande 100 000 € à la CMA » et là les éléments de défense de CMA sont de dire : « je vais faire désigner un expert judiciaire » donc c'est par conclusion elle demande la désignation d'un expert judiciaire. C'est un moyen de défense, vous pouvez soit l'avoir comme moyen de défense, soit comme réclamation préalable à une action en responsabilité au fond.

TG : Dans le mémoire, il y a une partie sur l'apport de l'expertise amiable contradictoire devant un tribunal, mais du coup, mis à part la première partie dont on vient de discuter sur le nouvel essai d'arriver à un accord amiable, si vraiment le juge après peut lui, s'inspirer… prendre en compte les différents rapports d'expertise amiable ?

MV : Bien sûr, et c'est en général ce qui va l'aider à prendre sa décision, c'est pour ça que la clarté du rapport d'expertise sera importante. Il y aura une première chose importance, ce sera que tout le monde soit clairement convoqué, c'est à dire la preuve qu'on a bien convoqué tout le monde, après les gens viennent ou pas mais ils ont été clairement convoqués, car cela sera soit contradictoire, soit réputé contradictoire, et puis après, c'est également l'identification de toutes les parties, car l'avocat ce qui va lui permettre d'assigner les parties, ça sera ce qu'aura dit son expert.

TG : J'ai lu pas mal d'articles disant que justement, le rapport d'expertise amiable, s'il n'est pas contradictoire, il peut ne pas être reçu par le juge ?

MV :Il y a débat, oui en général quand la contradiction ne sera pas là, c'est comment dire, ce n'est pas contradictoire votre rapport vous l'avez fait de votre côté tranquillement, il a aucune valeur. Simplement, il va avoir une valeur moins importante que s'il était contradictoire, c'est à dire qu'au moment où il est versé au débat, il a un caractère contradictoire et les parties peuvent discuter dessus.

TG : Et ça peut être opposé aux parties qui n'étaient pas présentes ?

MV : Tout à fait. Après, bien sûr que l'avocat dont la partie n'est pas présente va dire que le rapport n'a aucune valeur, car non contradictoire, mais la contestation est maintenu, c'est à dire qu'à partir du moment où il est versé au débat, il a une valeur contradictoire.

TG : Est ce qu'il a une force probante ?

MV : Oui, pour moi il en a une. Moins importante que s'il avait un aspect contradictoire, mais il en a une, car il sert un point de vue technique.

TG : Si 2 rapports d'expertise amiables et contradictoires de 2 experts des parties adverses, dans ce cas-là les 2 rapports sont contradictoires

MV : Ils ont même valeur probante, et c'est là où je vous disais que la rédaction de l'expert est importante, parce que le juge va donner foi à ce qui lui semble le plus cohérent et objectif. Et souvent on voit qu'ils ont rédigé leur rapport pour faire plaisir à leur donneur d'ordre.

TG : Au-dessus de la fin de l'expertise amiable, je parle des points positifs qu'elle peut avoir, et des intérêts et conséquences qu'elle présente, mais aussi des faiblesses qu'elle a, et souvent ces faiblesses justement mènent à une procédure judiciaire. Et comme faiblesses, j'ai les experts non impartiaux, et les experts non indépendants.

MV : Tout à fait c'est une grosse faiblesse, et on part sur une mauvaise appréciation technique, ça peut être inclus aussi. On n'est pas en forme, ou je ne sais pas, ça peut arriver, et là, au-delà de la solution amiable qu'on peut apporter, c'est que le socle de la réflexion du dossier à tous les niveaux, c'est à dire au niveau du donneur d'ordre de l'expert, au niveau de l'avocat derrière, le socle, ça va être les constatations factuelles techniques faites par l'expert. Si on part de travers au niveau de l'expertise, et bien tout le dossier part de travers.

TG : C'est votre base de réflexion

MV : C'est la base de réflexion. Dès fois on voit les annexes et les documents qui permettent de corriger ça, mais souvent l'assureur a déjà envoyé le rapport technique à la partie adverse

TG : Et la partie adverse pourra s'en servir

MV : Et nous derrière on va arriver en disant qu'il y a peut-être une mauvaise interprétation, regardez les documents, des choses comme ça. Donc pour moi la grande importance du rapport technique, c'est d'identifier précisément toutes les parties, et de faire un relevé factuel précis de toutes les étapes du transport le plus précis possible. Et derrière, de conclure si c'est l'assuré qui est en cause, il faut le dire pour ne pas partir sur de mauvaises bases, parce que la phase du judiciaire va permettre de démonter qu'à un moment ou un autre, il y a eu mauvaise appréciation, ou appréciation partiale, c'est certain, ça marche à tous les coups.

TG : J'aimerais aussi faire une comparaison entre le rapport d'expertise amiable contradictoire et le rapport d'expertise judiciaire. Quelle est la différence, lequel a le plus de pouvoir ?

MV : La valeur probante d'un rapport d'expertise judiciaire sera supérieure à une expertise amiable, car elle aura été faite par l'expert désigné par le juge, c'est pour ça que je vous disais tout à l'heure que le lieu du débat technique où l'expert technique, un anglo saxon dirait « witness », l'expert witness, retrouve tout son intérêt. Parce que si vous gagnez le débat technique, le juge ne va pas, sauf cas vraiment exceptionnel, déjuger son propre expert. Sauf à démontrer qu'il a été partial, qu'il n'a pas fait son boulot correctement, vous n'aurez pas la désignation d'un contre expert judiciaire pour démontrer que ce qu'a fait le premier était faux.

TG : Après l'expert amiable a encore un rôle ? car lors de l'expertise judiciaire, il sera toujours présent et pourra …

MV : Tout à fait, il sera même davantage présent qu'un avocat souvent.

TG : Et du coup il pourra argumenter auprès de l'expert judiciaire ses constatations

MV : C'est pour ça que je vous disais que c'est le lieu du débat technique. Et si l'expert amiable gagne ce débat technique en faisant reconnaître par l'expert judiciaire que sa technique est la bonne, derrière le dossier est bien parti.

Le deuxième intérêt, c'est que sur le contradictoire, il n'y aura pas de contestation possible, car dès fois certains avocats s'amusent à contester la réception des emails de convocation de l'expert amiable, là l'expert judiciaire, le contradictoire est organisé par le code de procédure civil, s'il le suit, n'y aura pas de débat sur le caractère contradictoire ou non du rapport d'expertise judiciaire.

TG : Et aussi les documents qu'il pourra avoir

MV : La possibilité derrière d'aller voir le juge du contrôle de l'expertise, qui pourra contraindre une partie à communiquer les documents que la partie refuse de communiquer.

TG : Mais ça coute plus cher, ça prend plus de temps

MV : Ca coute un peu plus cher, ça prend du temps. Moi je suis sur des gros dossiers, ça peut avoir son intérêt. Après, selon la partie que vous représentez, ça a un intérêt ou pas, parce qu'il ne faut pas oublier que juridiquement, quand vous êtes pour les intérêts cargaison, vous avez une présomption de responsabilité à l'encontre du commissionnaire, et des acteurs du transport, c'est-à-dire que vous engagez la responsabilité de l'opérateur. Moi je ne suis pas en faveur d'un intérêt cargaison qui demande une expertise judiciaire parce qu'il n'a pas à faire la preuve de l'implication, puisqu'il bénéficie d'une présomption

TG : Oui il suffit de montrer les dommages pour que..

MV : Voilà tout à fait, alors que si vous êtes côté commissionnaire, ou acteur du transport, vous avez plus intérêt à faire ça.

TG : Normalement, le juge lui-même, sans prendre en compte les demandes des différentes parties, à lui seul, il peut prendre la décision de demander une expertise judiciaire ?

MV : Non, non. Il peut le souffler à l'occasion d'une mise en état, en disant, on aurait peut-être intérêt.. mais il pourra pas, si on ne lui demande pas, l'ordonner.

TG : Il va se baser sur les rapports d'expertise amiables contradictoires, jusqu'à ce qu'une partie veuille qu'un expert judiciaire intervienne, et ça peut ne jamais arriver ?

MV : Tout à fait, ça peut ne jamais arriver.

TG : Dans le cas où aucun expert judiciaire n'intervient, seuls les rapports d'expertise amiables sont versés au dossier

MV : Tout à fait.

TG : Donc ça a quand même un poids en cas de …

MV : Ah oui moi je ne rigole pas avec l'expertise amiable, et j'ai souvent, quand je ne comprends pas bien le plan technique, ça m'est arrivé quelques fois avec Laurent, je le rappelle pour qu'il m'explique mieux, pour pas que moi derrière j'interprète mal, parce que le dossier y gagnera, le droit c'est la boite à outils qui permet d'arrondir tout ça, mais le rapport d'expertise amiable sera fondamental. Quelle que soit la phase

TG : Ca m'a apporté énormément cette discussion

MV : Rappelez-moi quand vous voulez, si vous avez des questions, si je ne peux pas vous répondre je vous envoie un sms en vous disant je vous rappelle à tel moment, c'est avec plaisir, ne vous gênez pas.

TG : Merci beaucoup, pour l'instant j'ai beaucoup de réponses à mes questions, si jamais d'autres m'en viennent à l'esprit, je vous appelle.

MV : Ne vous gênez pas, franchement, ça me fait plaisir. Bon courage !

TG : Merci beaucoup, bonne journée !

ANNEXE 4

Theo GOMEZ

De: MTSINLYON <mtsinlyon@groupe-mma.fr>
Envoyé: mardi 11 juin 2019 16:57
À: Frederic SERENNES
Cc: Sarah HADDADI (sarah.haddadi@lbcassocies.fr); Transport
Objet: TR: 19 4920 39386 G - Perrenot Jonage #HDE# Carrefour Drive du 08-06-2018 - N/Réf. 2190827
Pièces jointes: TR: Litige Echirolles Froges 08-06-19; TR: Litige Echirolles Froges 08-06-19; SCAN.PDF

69 504 LYON CEDEX 3

VERI TECH SARL

Nos références : 19 4920 39386 G

Vos références :

Contrat ... [illegible]

Client : PERRENOT JONAGE

Objet : Mission

Tva Intracommunautaire n° FR 35 440 048 882

Monsieur,

Nous faisons suite à notre E.T. de ce jour, et vous confirmons la mission d'expertise à effectuer suite au sinistre en référence.

Nature des dommages : casse

Lieu de l'expertise : chez Perrenot Jonage

Celle-ci consistera à :
- Déterminer la cause exacte du sinistre
- Evaluer le montant des dommages,
- Obtenir une éventuelle récupération de la marchandise,
- Demander la communication de toutes pièces justificatives.

Nous joignons à la présente les pièces en notre possession.

Nous vous laissons le soin de convoquer les parties au contrat de transport ainsi que leurs assureurs, afin que l'expertise soit contradictoire.

Restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Theo GOMEZ

De:
Envoyé: lundi 24 juin 2019 15:26
À: Transport
Cc:
Objet:
Pièces jointes: AVIS D'OUVERTURE.EML

Mission expertise générale

Madame,
Nous intervenons en qualité d'assureur de [illegible] pour le risque « transport ». C'est pourquoi, nous vous mandatons afin d'effectuer une mission d'expertise.
Pour ce faire, vous trouverez ci-joints les documents en notre possession.
Vous pourrez effectuer vos opérations d'expertise à l'adresse suivante : [illegible]

Votre mission a pour objectif de déterminer avec précision les circonstances du sinistre, ainsi que la valeur du préjudice subi, et ce, par tous constats, témoignages, documents nécessaires.

Cette expertise devra être faite sous toutes réserves de droit résultant du contrat de transport et du contrat d'assurances.
Par ailleurs, nous vous demandons, dès votre première intervention, de nous adresser un pré-rapport afin de nous permettre d'apprécier les responsabilités en cause. Si un sauvetage est envisageable il devra être fait pour le compte du propriétaire légal de la marchandise avec son accord écrit.
Nous vous prions également d'identifier et de recueillir les coordonnées des assureurs des parties au contrat de transport (nom, adresse, N° de contrat, N° de sinistre).
Recevez, Madame, nos plus sincères salutations.

ANNEXE 5

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes.
Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)
Garantie "TOUS RISQUES"

DU 1er JUILLET 2009

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1er du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. –
La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. –
Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).
Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, **à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance** et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. –
1° La présente assurance ne s'applique pas :

a) à la **responsabilité** quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;

b) aux conséquences des **obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale** de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;

c) aux facultés faisant l'objet d'un **commerce prohibé ou clandestin.**

2° La présente assurance s'applique uniquement :

a) si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),

b) et si la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. –
L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1– GARANTIES

ARTICLE 5. –

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées, y compris lorsque ces dommages et pertes résultent du chargement ou du déchargement effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance.
Toutefois :
1° Le **manquant de tout ou partie du contenu d'un colis** n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées dans les formes indiquées à l'article 17. **La disparition** d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;
2° Les **facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport** ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; raz de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

ARTICLE 6. –

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 7 :
1° les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;

2° les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

3° la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 – EXCLUSIONS

ARTICLE 7. –

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :
1° confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
2° fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
3° vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; freinte de route en usage ;
4° absence, insuffisance ou inadaptation :
– de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
– du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;
5° retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
6° effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
7° a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

CHAPITRE III – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. –

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. –

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. –

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. –

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. –

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

SPECIMEN

CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES PARTIES

1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. –
La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. **En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

ARTICLE 14. –
1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.
2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. –
L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. –
L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également **prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables** et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. –
Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. –
L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

ARTICLE 19. –
Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. –
L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.
L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

ARTICLE 21. –
Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. –
Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. –
Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. –
En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. –
Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la franchise usuelle de route.

ARTICLE 26. –
Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :
1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. –
L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.
Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. –
Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. –
Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres**, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. –
L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. –
Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. –
Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. –
L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.

SPECIMEN

Assuré	Description des facultés
Courtier	
Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels	Valeur assurée
Navire de mer	Assureurs
Conditions d'Assurances	
Commissaire d'Avaries	Signature Date

M-07-001

ANNEXE 6

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE

COUVRANT LA RESPONSABILITÉ

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT

Imprimé du 3 novembre 1993
modifié le 16 juin 2003

SPECIMEN

CONDITIONS GÉNÉRALES

SOMMAIRE

PRÉAMBULE - Loi applicable .....

CHAPITRE I - Objet et étendue du contrat

Article 1 - Objet du contrat .....
Article 2 - Étendue géographique de la garantie .....
Article 3 - Durée de l'assurance .....
Article 4 - Limitation des engagements de l'assureur .....
Article 5 - Conditions contractuelles de garantie "Vol de marchandises" .....

CHAPITRE II - Exclusions

Article 6 - Risques exclus .....
Article 7 - Marchandises exclues .....

CHAPITRE III - Droits et obligations des parties

Article 8 - Déclaration du risque .....
Article 9 - Objet du Contrat .....
Article 10 - Mesures à prendre en cas de sinistre .....
Article 11 - Sanctions .....
Article 12 - Formation, durée et résiliation du contrat .....

CHAPITRE IV - Déclaration et règlement des sinistres

Article 13 - Déclaration des sinistres .....
Article 14 - Règlement des sinistres .....

CHAPITRE V - Dispositions diverses

Article 15 - Subrogation .....
Article 16 - Direction de procès .....
Article 17 - Prescription .....
Article 18 - Attribution de compétence .....

SPECIMEN

PRÉAMBULE – **Loi applicable**

Le présent contrat est régi par le Code des Assurances et par les Conditions Générales et Particulières qui suivent.

CHAPITRE I – OBJET ET ÉTENDUE DU CONTRAT

ARTICLE PREMIER – **Objet du contrat**

1.1. Le présent contrat a pour objet de garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile contractuelle que l'assuré peut encourir en sa qualité de **Commissionnaire de transport terrestre,**

- telle qu'elle résulte des articles L.132-3 à L.132-9 et L.133-6 du Code de Commerce et des autres textes législatifs ou réglementaires applicables à cette activité ainsi que des Conditions Générales de Transport de l'assuré figurant sur ses documents commerciaux,
- lorsqu'elle est recherchée du fait de l'exercice régulier de sa profession :
  - en sa qualité de garant des transporteurs et des auxiliaires de transport qu'il se substitue pour l'accomplissement de ses obligations contractuelles,
  - et/ou au titre de sa responsabilité personnelle de Commissionnaire de transport, lorsque les marchandises ne se trouvent pas sous sa garde mais sous celle de ses substitués,
- mais seulement :
  - pour les dommages et pertes matériels,
  - survenus aux marchandises dont l'organisation du transport lui a été confiée,
  - en vue d'un déplacement exécuté par voie terrestre (ferroviaire ou routière).

Si le véhicule terrestre contenant les marchandises est transporté par mer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, **sans rupture de charge**, le présent contrat s'applique néanmoins, pour l'ensemble du transport.

1.2. Sont également couverts par le contrat les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises de dommages ou pertes matériels qui eussent engagé la garantie de l'Assureur.

SPECIMEN

ARTICLE 2 – **Étendue géographique de la garantie**

La garantie s'exerce en **Europe,** dans les limites fixées aux conditions particulières, à l'occasion des prestations qui peuvent y être exécutées **mais uniquement pour des contrats de commission conclus par les Établissements de l'assuré situés en France Métropolitaine.**

ARTICLE 3 – **Durée de l'assurance**

La garantie s'applique aux réclamations formulées contre l'assuré pour des événements survenus entre la date de prise d'effet du contrat, fixée aux conditions particulières, et sa date d'expiration.

ARTICLE 4 – **Limitation des engagements de l'assureur**

4.1. L'engagement de l'assureur est limité par événement au montant de la garantie fixé aux conditions particulières.

4.2. Les frais d'expertise, ainsi que ceux de procédure et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur, s'ajoutent au montant de la garantie.

4.3. Les indemnités dues par l'assureur ne pourront excéder dans les limites ci-dessus, le montant justifié des dommages et pertes matériels subis par les marchandises, ni les limites de responsabilité résultant de l'application des textes législatifs ou réglementaires régissant l'activité de Commissionnaire de transport ou des documents commerciaux de l'assuré.

L'assureur ne pourra être tenu des conséquences d'un accord particulier conclu par l'assuré aggravant la responsabilité qui lui incombe normalement en vertu du paragraphe précédent, sauf déclaration et acceptation préalable par l'assureur.

4.4. Toutefois, si à l'occasion d'un sinistre le principe ou l'opposabilité des limites prévues ci-dessus était contesté, l'assureur s'engage à garantir l'assuré des sommes mises à sa charge, par une décision de justice devenue exécutoire ou définitive, dans les limites absolues fixées au paragraphe 1er du présent article.

ARTICLE 5 - **Conditions contractuelles de garantie "Vol de marchandises"**

La garantie des risques de vol de marchandises est acquise conformément aux dispositions de **la clause additionnelle "Conditions de Garantie des Risques de Vol - Transport Publics de Marchandises par Route" (Clause de 16 décembre 2002)**, annexée au présent contrat et dont elle fait partie intégrante.

CHAPITRE II - EXCLUSIONS

ARTICLE 6 - **Risques exclus**

Sont exclues de la garantie :

6.1. les conséquences de :

6.1.1. • Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage, de terrorisme ou de piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

• Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques;

6.1.2. Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock out et autres faits analogues;

6.1.3. Effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire;

6.1.4. Violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestins confiscation, mise sous séquestre et réquisitions;

6.1.5. Toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière;

6.1.6. Amendes et pénalités de toute nature, y compris fiscales, ou de douane;

6.1.7. Tous dommages-intérêts réclamés en plus des dommages et pertes matériels couverts par la police;

6.1.8. Quarantaine, mesures sanitaires, désinfection;

6.1.9. Retards dans la livraison des marchandises, différences de cours et généralement tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale relative aux marchandises transportées

6.1.10. Dol ou faute intentionnelle de l'assuré ou de son personnel de Direction;

6.1.11. Dommages et pertes causés par les marchandises;

6.1.12. Incendie et dégâts des eaux dans les locaux exploités ou utilisés par l'assuré.

6.2. Sauf convention et prime spéciales, les conséquences de :

6.2.1. Influence de la température, absence, mauvais fonctionnement, insuffisance ou arrêt des appareils frigorifiques ou calorifiques;

6.2.2. Pollution du contenu des citernes entraînant soit une dépréciation, soit des frais de remise en état des marchandises transportées, par suite de mélanges ou de prises d'odeur ou de goût;

6.3. Tous frais quelconques sauf ceux visés aux articles 1.2. et 4.2.

ARTICLE 7 - **Marchandises exclues**

Sauf convention et prime spéciales, les garanties de la police ne s'appliquent pas aux transports des objets ci-après :

7.1. Bijoux, perles et pierres précieuses, fourrures, objets d'art et de collection;

7.2. Métaux précieux, billets de banque, monnaies, chèques, actions, obligations, coupons et valeurs de toutes espèces;

7.3. Animaux vivants, marchandises périssables;

7.4. Marchandises classées dangereuses aux termes de la réglementation en vigueur.

SPECIMEN

CHAPITRE III – DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

ARTICLE 8 – **Déclaration du risque**

8.1. L'assuré est tenu de répondre exactement aux questions posées par l'assureur, à la souscription, **sous peine des sanctions prévues aux articles L 113-8 et L 113-9 du Code des Assurances,** sur les circonstances pouvant permettre l'appréciation du risque à garantir.

8.2. De même, il doit déclarer à l'assureur, par lettre recommandée, dans un délai de quinze jours à partir du moment où il en a connaissance, **sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur,** toutes modifications des circonstances constitutives du risque et notamment :

- tout changement dans :
  - sa raison sociale, son adresse, sa profession exacte ;
  - les caractéristiques et l'étendue géographique de ses trafics ;
  - les conditions générales de transport ayant pour effet de modifier l'étendue et les limites de sa responsabilité ;
- toute renonciation à recours, tous accords ou protocoles conclus avec ses confrères, clients ou substitués de nature à aggraver le risque.

Lorsque la modification constitue une aggravation du risque telle que si le nouvel état de chose avait été déclaré lors de la conclusion ou du renouvellement du contrat, l'assureur n'aurait pas contracté ou ne l'aurait fait que moyennant une prime plus élevée, l'assureur a la faculté, conformément aux conditions prévues à l'article L 113-4 du Code des Assurances, soit de résilier le contrat par lettre recommandée moyennant préavis de dix jours, en remboursant à l'assuré la portion de prime afférente à la période pendant laquelle le risque n'a pas couru, soit de proposer un nouveau montant de prime. Si l'assuré n'accepte pas ce nouveau montant dans le délai de trente jours à compter de la proposition, l'assureur peut résilier le contrat au terme de ce délai à condition d'avoir informé l'assuré de cette faculté en la faisant figurer en caractères apparents dans la lettre de proposition.

Lorsque la modification constitue une diminution du risque, l'assuré a droit à une diminution du montant de la prime. Si l'assureur n'y consent pas, l'assuré peut résilier le contrat conformément aux conditions prévues à l'article L 113-4 du Code des Assurances.

8.3. L'assuré est également tenu de déclarer, à la souscription, et immédiatement en cours de contrat, les assurances de même nature souscrites auprès d'autres assureurs pour garantir les mêmes risques que ceux objet du présent contrat.

SPECIMEN

ARTICLE 9 – **Prime**

9.1. **Paiement de la prime :**

L'assuré doit payer la prime et ses accessoires, selon les modalités, au lieu et aux dates convenus aux conditions particulières.

A défaut de paiement d'une prime ou d'une fraction de prime dans les dix jours de son échéance, et indépendamment du droit pour l'assureur de poursuivre l'exécution du contrat en justice, la garantie sera suspendue trente jours après l'envoi d'une lettre recommandée à l'assuré, valant mise en demeure. Au cas où la prime annuelle a été fractionnée, la suspension de la garantie, intervenue en cas de non paiement d'une des fractions de prime, produit ses effets jusqu'à l'expiration de la période annuelle considérée.

L'assureur pourra résilier le contrat dix jours après l'expiration du délai de trente jours ci-dessus visé, par notification faite à l'assuré, soit dans la lettre recommandée de mise en demeure, soit par une nouvelle lettre recommandée.

Nonobstant cette suspension, la garantie reste acquise à toutes expéditions pour lesquelles elle a commencé à courir avant la prise d'effet de la suspension.

9.2. *Prime ajustable*

Lorsque la prime est basée sur un élément variable (chiffre d'affaires, tonnage transporté, ou autre élément prévu aux conditions particulières), elle est ajustable sur présentation par l'assuré des documents justificatifs, dans les conditions prévues ci-après :

9.2.1. **Prime provisionnelle**

Elle est payable à la souscription.

Son montant, ainsi que les échéances ultérieures, sont fixés aux conditions particulières.

9.2.2. **Prime définitive**

Elle est déterminée, après l'expiration de chaque période d'assurance, en appliquant aux éléments variables retenus comme base de calcul, le ou les taux fixés aux conditions particulières.

9.2.3. **Révision de la prime**

Si la prime définitive est supérieure à la prime provisionnelle perçue pour la même période, une prime complémentaire égale à la différence est ressortie.

Si la prime définitive est inférieure à la prime provisionnelle, la différence est restituée à l'assuré, sauf convention contraire aux conditions particulières.

9.2.4. **Déclaration des éléments variables**

(Chiffre d'affaires, tonnage transporté, ou autre élément prévu aux conditions particulières)

L'assuré doit faire cette déclaration à l'assureur dans les quinze jours qui suivent l'expiration de la période prévue aux conditions particulières.

A défaut de déclaration dans le délai prescrit, l'assureur peut mettre en demeure l'assuré par lettre recommandée de satisfaire à cette obligation dans les dix jours ; si, passé ce délai, la déclaration n'a pas été fournie, l'assureur peut mettre en recouvrement, à titre d'acompte et sous réserve de régularisation lorsqu'il aura reçu la déclaration, une prime provisoire calculée sur la base de la déclaration précédente et majorée de vingt cinq pour cent (25 %). A défaut de paiement de cette prime après présentation de la quittance, l'assureur peut suspendre la garantie, puis résilier le contrat ou en poursuivre l'exécution en justice.

L'assureur se réserve le droit d'exiger, à tout moment, et sous réserve des dispositions des articles L 114-1 et L 114-2 du Code des Assurances, la production des livres et de la correspondance commerciale de l'assuré pour vérifier si celui-ci s'est conformé aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article. En cas d'erreur ou omission dans les déclarations servant de base au calcul de la prime, l'assuré devra payer, outre le montant de la prime, une indemnité égale à vingt cinq pour cent (25 %) de la prime omise. Lorsque les erreurs ou omissions auront par leur nature, leur importance ou leur répétition, un caractère frauduleux, l'assureur pourra répéter les indemnités payées et ce, indépendamment du paiement de l'indemnité prévue ci-dessus.

SPECIMEN

9.2.5. **Définition du chiffre d'affaires**

C'est le montant total des sommes hors taxes payées ou dues par les clients de l'assuré en contre partie d'opérations entrant dans le cadre de l'activité couverte par le présent contrat et dont la facturation a été effectuée au cours de la période considérée.

ARTICLE 10 – **Mesures à prendre en cas de sinistre**

En cas d'événement engageant la garantie de l'assureur, l'assuré doit, dès qu'il en a connaissance :

10.1. Prendre toutes mesures nécessaires tendant à limiter le dommage et à sauvegarder les marchandises. Il doit permettre à l'assureur de prendre toutes mesures identiques sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait acte de propriété ou d'avoir reconnu que sa garantie était engagée.

10.2. S'adresser, pour les constatations, aux Commissaires d'Avaries et aux Experts Recommandés du Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France (C.E.S.A.M.) aux fins d'expertise ou, à défaut, de tout organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries et Expert Recommandé" des conditions particulières.

10.3. Adresser ou faire adresser immédiatement une plainte en cas de vol à toute autorité administrative ou judiciaire compétente.

10.4. Conserver le recours contre les responsables et prêter sans réserve son concours à l'assureur pour engager éventuellement les procédures nécessaires.

10.5. Déclarer le sinistre à l'assureur comme il est dit à l'article 13 ci-après.

ARTICLE 11 – **Sanctions**

L'inexécution des obligations incombant à l'assuré peut entraîner selon les cas, outre ce qui est déjà prévu à l'article 9.2.4. ci-dessus :

- la nullité de la police, si l'assureur apporte la preuve de la mauvaise foi de l'assuré (Articles 8.1., 8.2., 8.3.) ;
- la résiliation de la police ou la réduction de l'indemnité (Articles 8.1., 8.2.) ;
- la suspension et/ou la résiliation de la police (Article 9) ;
- la réduction de l'indemnité (Article 10).

ARTICLE 12 – **Formation, durée et résiliation du contrat**

Le contrat est parfait dès sa signature par les parties, l'assureur peut dès lors en poursuivre l'exécution. Il produit ses effets à compter des date et heure fixées aux conditions particulières. Les mêmes dispositions s'appliquent à tout avenant au contrat.

La durée du présent contrat est fixée à un an à dater de sa prise d'effet. Il sera reconduit d'année en année, sauf dénonciation notifiée, dans les conditions prévues au dernier alinéa du présent article, par l'une ou l'autre des parties un mois au moins avant l'expiration de l'année en cours.

La durée de la tacite reconduction ne peut en aucun cas être supérieure à une année.

Outre les cas prévus aux articles 8, 9 et 10 et à l'alinéa 2 ci-dessus, le contrat peut être résilié avant sa date d'expiration normale dans les cas et conditions ci-après :

12.1. Par l'assureur ou par l'assuré :

- en cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que l'assureur peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement de redressement ou de liquidation judiciaire, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, l'assureur renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir ;
- si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui ;
- en cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à son égard les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus ;
- en cas de transfert de propriété de l'entreprise assurée (Article L 121-10 du Code des Assurances).

SPECIMEN

12.2. Par l'assureur :

- après sinistre, l'assuré ayant alors le droit de résilier les autres contrats souscrits par lui auprès de l'assureur (Article R* 113-10 du Code des Assurances).

12.3. Par l'assuré :

- en cas de résiliation par l'assureur d'un autre contrat après sinistre (article R* 113-10 du Code des Assurances).

12.4. De plein droit :

- en cas de retrait de l'agrément de l'assureur (article L 326-12 du Code des Assurances) ;
- en cas de résiliation prenant effet pendant la période d'assurance en cours, l'assureur n'a pas droit à la portion de prime afférente à la période postérieure à la résiliation ; il doit la rembourser à l'assuré si elle a été perçue d'avance.

Lorsque l'assuré use de la faculté de résilier le contrat, il peut le faire à son choix, soit par lettre recommandée, soit par déclaration contre récépissé au siège de l'assureur ou à l'Agent auprès duquel le contrat a été souscrit, soit par acte extrajudiciaire, soit par tout autre moyen indiqué aux conditions particulières. La résiliation par l'assureur doit être notifiée à l'assuré par lettre recommandée adressée au dernier domicile connu de celui-ci. En cas d'envoi d'une lettre recommandée, tout délai de préavis de résiliation se décompte à partir de la date figurant sur le cachet de la poste.

CHAPITRE IV – DÉCLARATION ET RÈGLEMENT DES SINISTRES

ARTICLE 13 – **Déclaration des sinistres**

13.1. L'assuré doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans les deux jours ouvrés en cas de vol et dans les cinq jours ouvrés dans les autres cas, **sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur,** tous événements et toutes réclamations susceptibles de mettre en jeu la garantie du présent contrat, à moins qu'il ne justifie en avoir été empêché par un cas fortuit ou de force majeure.

13.2. Il doit transmettre à l'assureur, à bref délai, toutes pièces telles que lettres de voiture, récépissés, bordereaux, réserves, convocations, citations, afférents au transport des biens sinistrés et le cas échéant, les réclamations des propriétaires de ces biens.

13.3. L'assuré ne peut, sous peine de déchéance, reconnaître sa responsabilité, régler, arbitrer ou transiger toutes réclamations, renoncer à toutes fins de non recevoir ou à toutes prescriptions qu'il serait en droit d'opposer ainsi qu'à tout recours qu'il serait en droit d'exercer, qu'avec l'accord préalable et formel de l'assureur.

ARTICLE 14 – **Règlement des sinistres**

Chaque événement fait l'objet d'un règlement distinct, sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

L'indemnité à la charge de l'assureur est payable, en compensation avec les primes dues s'il y a lieu, trente jours après la production de toutes les pièces justificatives de la réclamation.

Toute déclaration frauduleuse faite dans le but de mettre à la charge de l'assureur un montant supérieur à celui qui lui incombe entraîne la déchéance du droit à la garantie pour la réclamation ayant fait l'objet de la déclaration frauduleuse.

SPECIMEN

CHAPITRE V – DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 15 – **Subrogation**

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement.

L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 16 – **Direction de procès**

Dans la limite de la garantie du présent contrat, l'assureur se réserve l'entière direction du procès intenté à l'assuré, ce dernier s'interdisant de prendre tout engagement qui n'aurait pas fait l'objet d'un accord préalable avec l'assureur.

L'assuré peut toutefois s'associer à l'action de l'assureur s'il justifie avoir un intérêt propre non pris en charge au titre du présent contrat (article L 113-17, 2ème alinéa, du Code des Assurances).

ARTICLE 17 – **Prescription**

Les actions nées du présent contrat se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 18 – **Attribution de compétence**

En cas de contestation sur l'exécution du présent contrat, le Tribunal compétent sera celui de l'un des lieux indiqués à l'Article R* 114-1 du Code des Assurances.

MODES D'ASSURANCE

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité des Commissionnaires de Transport
(imprimé du 3 novembre 1993, modifié le 16 juin 2003)

CLAUSE 1 - **Accidents caractérisés**

Par dérogation aux dispositions de l'article 1.1 de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité des Commissionnaires de Transport (imprimé du 3 novembre 1993, modifié le 16 juin 2003), les seuls événements engageant la garantie de l'assureur sont les suivants :

- Destruction, déraillement, versement, renversement, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis du véhicule de transport ;
- Heurt ou collision du véhicule de transport avec un corps mobile ou fixe, **bordures de trottoirs et accotements exceptés** ;
- Chute du véhicule de transport dans les ravins, précipices, mers, lacs, fleuves et rivières ;
- Naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau contre un corps fixe ou mobile durant la navigation accessoire au transport terrestre ;
- Incendie ou explosion du véhicule de transport ;
- Vol de marchandises commis à la suite de la réalisation de l'un des événements énumérés ci-dessus.

En complément des obligations lui incombant en vertu de l'article 10 des conditions générales, l'assuré doit faire constater immédiatement la matérialité des faits par l'autorité de police, un huissier ou un expert agréé par l'assureur.

Il n'est pas autrement déroge aux dispositions de l'article 1er des conditions générales.

SPECIMEN

10.12.1997
mod. 16.06.2003

ANNEXE 7

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE COUVRANT LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR NATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (VOITURIER)

Imprimé du 12 juin 1996
modifié le 16 juin 2003

SPECIMEN

CONDITIONS GÉNÉRALES

SOMMAIRE

PRÉAMBULE – Loi applicable .....

CHAPITRE I – Objet et étendue du contrat

Article 1 – Objet du contrat .....
Article 2 – Étendue géographique de la garantie .....
Article 3 – Durée de la garantie .....
Article 4 – Limitation des engagements de l'assureur .....
Article 5 – Conditions contractuelles de garantie "Vol de marchandises" .....

CHAPITRE II – Exclusions

Article 6 – Risques exclus .....
Article 7 – Marchandises exclues .....

CHAPITRE III – Droits et obligations des parties

Article 8 – Déclaration du risque .....
Article 9 – Prime .....
Article 10 – Mesures à prendre en cas de sinistre .....
Article 11 – Sanctions .....
Article 12 – Formation, durée et résiliation du contrat .....

CHAPITRE IV – Déclaration et règlement des sinistres

Article 13 – Déclaration des sinistres .....
Article 14 – Règlement des sinistres .....

CHAPITRE V – Dispositions diverses

Article 15 – Subrogation .....
Article 16 – Direction de procès .....
Article 17 – Prescription .....
Article 18 – Attribution de compétence .....

SPECIMEN

PRÉAMBULE – **Loi applicable**

Le présent contrat est régi par le Code des Assurances et par les Conditions Générales et Particulières qui suivent.

CHAPITRE I – OBJET ET ÉTENDUE DU CONTRAT

ARTICLE PREMIER – **Objet du contrat**

1.1. Le présent contrat a pour objet de garantir les conséquences pécuniaires de la **responsabilité civile contractuelle** de l'assuré, inscrit au Registre des Transporteurs Routiers :

- lorsqu'il exécute un transport public de marchandises par route en qualité de voiturier,
- telle qu'elle résulte des articles L.132-8 à L.133-6 du Code de Commerce, des autres textes législatifs ou réglementaires applicables à cette activité et, en particulier, des Contrats types mis en application par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (L.O.T.I.),
- **mais seulement pour les dommages et pertes matériels survenus aux marchandises lorsque celles-ci sont à bord du véhicule de transport routier.**

Si le véhicule terrestre contenant les marchandises est transporté par chemin de fer ou voie navigable intérieure sur une partie du parcours, sans rupture de charge, le présent contrat s'applique néanmoins pour l'ensemble du transport.

1.2. L'assureur ne pourra être tenu des conséquences d'un accord particulier conclu par l'assuré aggravant la responsabilité qui lui incombe, sauf déclaration et acceptation préalable par l'assureur et moyennant surprime.

1.3. Sont également couverts par le présent contrat les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises de dommages ou pertes matériels qui eussent engagé la garantie de l'assureur.

SPECIMEN

ARTICLE 2 – **Étendue géographique de la garantie**

La garantie s'applique dès lors que l'opération de transport terrestre de la marchandise est effectuée sur le territoire national français.

ARTICLE 3 – **Durée de la garantie**

La garantie s'applique aux réclamations formulées auprès de l'assuré pour les transports ayant commencé entre la date de prise d'effet du présent contrat, fixée aux conditions particulières, et sa date d'expiration.

ARTICLE 4 – **Limitation des engagements de l'assureur**

4.1. L'engagement de l'assureur est limité par véhicule et/ou événement au montant de la garantie fixé aux conditions particulières.

4.2. Toutefois les indemnités dues par l'assureur ne pourront excéder le montant justifié des dommages et pertes matériels subis par les marchandises, dans les limites de responsabilité résultant de l'application des Contrats Types.

4.3. Lorsque l'expéditeur et/ou le destinataire et plus particulièrement le donneur d'ordre signataire d'un contrat de transport avec le voiturier a déclaré une valeur de la marchandise excédant les limites de responsabilité applicables en vertu des Contrats Types et, plus généralement, pour tout accord conclu par l'assuré qui élèverait les limitations de responsabilité prévues au Contrat Type, **la garantie des assureurs est acquise à hauteur du montant de cette valeur moyennant déclaration et acceptation préalable par l'assureur.**

4.4. Si, à l'occasion d'un sinistre, le principe ou l'opposabilité des limites prévues était contesté par une décision de justice devenue exécutoire ou définitive, l'assureur s'engage à garantir l'assuré des sommes mises à sa charge dans les limites absolues fixées au paragraphe 1er du présent article.

4.5. Les frais d'expertise, ainsi que ceux de procédure et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur, s'ajoutent au montant de la garantie.

ARTICLE 5 – **Conditions contractuelles de garantie "Vol de marchandises"**

La garantie des risques de vol de marchandises est acquise conformément aux dispositions de la **clause additionnelle "Conditions de Garantie des Risques de Vol - Transports Publics de Marchandises par Route"** (Clause du 16 décembre 2002), annexée au présent contrat et dont elle fait partie intégrante.

CHAPITRE II – EXCLUSIONS

ARTICLE 6 – **Risques exclus**

Sont exclus de la garantie :

6.1. les conséquences de :

6.1.1. • Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage, de terrorisme ou de piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

• Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

6.1.2. Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock out et autres faits analogues ;

6.1.3. Effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;

6.1.4. Violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, confiscation, mise sous séquestre et réquisitions ;

6.1.5. Toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;

6.1.6. Amendes et pénalités de toute nature, y compris fiscales, ou de douane ;

6.1.7. Tous dommages-intérêts réclamés en plus des dommages et pertes matériels couverts par la police ; différences de cours et, généralement, tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale relative aux marchandises transportées ;

6.1.8. Quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;

6.1.9. Dol ou faute intentionnelle de l'assuré ou de son personnel de Direction ;

6.1.10. Dommages et pertes causés par les marchandises ;

6.1.11. Influence de la température atmosphérique ;

6.1.12. Conduite par l'assuré lorsque son taux d'alcoolémie constitue une infraction au regard des lois et règlements en vigueur ;

6.1.13. Conduite par l'assuré sans permis en cours de validité et afférent à la catégorie du véhicule ;

6.1.14. Transports de marchandises soumis au régime du "cabotage" ;

6.1.15. Transbordements et/ou transports effectués par voie maritime.

6.2. Sauf convention et primes spéciales, les conséquences de :

6.2.1. Influence de la température résultant de l'absence, du mauvais fonctionnement, de l'insuffisance ou de l'arrêt des appareils frigorifiques ou calorifiques du véhicule ;

6.2.2. Pollution du contenu des citernes entraînant soit une dépréciation, soit des frais de remise en état des marchandises transportées, par suite de mélanges ou de prises d'odeur ou de goût ;

6.2.3. Retard dans la livraison des marchandises.

6.3. Tous frais quelconques sauf ceux visés aux articles 1.3. et 4.5.

SPECIMEN

ARTICLE 7 – **Marchandises exclues**

Sauf convention et prime spéciales, la garantie ne s'applique pas aux transports des objets ci-après :

7.1. Bijoux, perles et pierres précieuses fourrures, objets d'art et de collection ;

7.2. Métaux précieux, billets de banque, monnaies, chèques, actions, obligations, coupons et valeurs de toutes espèces ;

7.3. Marchandises périssables, animaux vivants ;

7.4. Marchandises classées dangereuses aux termes de la réglementation en vigueur.

CHAPITRE III – DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

ARTICLE 8 – **Déclaration du risque**

8.1. L'assuré est tenu de répondre exactement aux questions posées par l'assureur, à la souscription, **sous peine des sanctions prévues aux articles L 113-8 et L 113-9 du Code des Assurances,** sur les circonstances pouvant permettre l'appréciation du risque à garantir.

8.2. De même, il doit déclarer à l'assureur, par lettre recommandée, dans un délai de quinze jours à partir du moment où il en a connaissance, **sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur,** toutes modifications des circonstances constitutives du risque et notamment :

- tout changement dans :
  - sa raison sociale, son adresse, sa profession exacte ;
  - les caractéristiques et l'étendue géographique de ses trafics ;
  - les conditions générales de transport ayant pour effet de modifier l'étendue et les limites de sa responsabilité ;
- toute renonciation à recours, tous accords ou protocoles conclus avec ses confrères, clients ou substitués de nature à aggraver le risque.

Lorsque la modification constitue une aggravation du risque telle que si le nouvel état de chose avait été déclaré lors de la conclusion ou du renouvellement du contrat, l'assureur n'aurait pas contracté ou ne l'aurait fait que moyennant une prime plus élevée, l'assureur a la faculté, conformément aux conditions prévues à l'article L 113-4 du Code des Assurances, soit de résilier le contrat par lettre recommandée moyennant préavis de dix jours, en remboursant à l'assuré la portion de prime afférente à la période pendant laquelle le risque n'a pas couru, soit de proposer un nouveau montant de prime. Si l'assuré n'accepte pas ce nouveau montant dans le délai de trente jours à compter de la proposition, l'assureur peut résilier le contrat au terme de ce delai à condition d'avoir informé l'assuré de cette faculté en la faisant figurer en caractères apparents dans la lettre de proposition.

Lorsque la modification constitue une diminution du risque, l'assuré a droit à une diminution du montant de la prime. Si l'assureur n'y consent pas, l'assuré peut résilier le contrat conformément aux conditions prévues à l'article L 113-4 du Code des Assurances.

8.3. L'assuré est également tenu de déclarer, à la souscription, et immédiatement en cours de contrat, les assurances de même nature souscrites auprès d'autres assureurs pour garantir les mêmes risques que ceux objet du présent contrat.

ARTICLE 9 – **Prime**

9.1. **Paiement de la prime**

L'assuré doit payer la prime et ses accessoires, selon les modalités, au lieu et aux dates convenus aux conditions particulières.

A defaut de paiement d'une prime ou d'une fraction de prime dans les dix jours de son échéance, et indépendamment du droit pour l'assureur de poursuivre l'execution du contrat en justice, la garantie sera suspendue trente jours après l'envoi d'une lettre recommandée à l'assuré, valant mise en demeure. Au cas où la prime annuelle a été fractionnée, la suspension de la garantie, intervenue en cas de non paiement d'une des fractions de prime, produit ses effets jusqu'à l'expiration de la période annuelle considérée.

SPECIMEN

L'assureur pourra résilier le contrat dix jours après l'expiration du délai de trente jours ci-dessus visé, par notification faite à l'assuré, soit dans la lettre recommandée de mise en demeure, soit par une nouvelle lettre recommandée.

Nonobstant cette suspension, la garantie reste acquise à toutes expéditions pour lesquelles elle a commencé à courir avant la prise d'effet de la suspension.

9.2. Prime ajustable

Lorsque la prime est basée sur un élément variable (chiffre d'affaires, tonnage transporté, ou autre élément prévu aux conditions particulières), elle est ajustable sur présentation par l'assuré des documents justificatifs, dans les conditions prévues ci-après :

9.2.1. Prime provisionnelle

Elle est payable à la souscription.

Son montant, ainsi que les échéances ultérieures, sont fixés aux conditions particulières.

9.2.2. Prime définitive

Elle est déterminée, après l'expiration de chaque période d'assurance, en appliquant aux éléments variables retenus comme base de calcul, le ou les taux fixés aux conditions particulières.

9.2.3. Révision de la prime

Si la prime définitive est supérieure à la prime provisionnelle perçue pour la même période, une prime complémentaire égale à la différence est ressortie.

Si la prime définitive est inférieure à la prime provisionnelle, la différence est restituée à l'assuré, sauf convention contraire aux conditions particulières.

9.2.4. Déclaration des éléments variables

(Chiffre d'affaires, tonnage transporté, ou autre élément prévu aux conditions particulières)

L'assuré doit faire cette déclaration à l'assureur dans les quinze jours qui suivent l'expiration de la période prévue aux conditions particulières.

A défaut de déclaration dans le délai prescrit, l'assureur peut mettre en demeure l'assuré par lettre recommandée de satisfaire à cette obligation dans les dix jours ; si, passé ce délai, la déclaration n'a pas été fournie, l'assureur peut mettre en recouvrement, à titre d'acompte et sous réserve de régularisation lorsqu'il aura reçu la déclaration, une prime provisoire calculée sur la base de la déclaration précédente et majorée de vingt cinq pour cent (25 %). A défaut de paiement de cette prime après présentation de la quittance, l'assureur peut suspendre la garantie, puis résilier le contrat ou en poursuivre l'exécution en justice.

L'assureur se réserve le droit d'exiger, à tout moment, et sous réserve des dispositions des articles L 114-1 et L 114-2 du Code des Assurances, la production des livres et de la correspondance commerciale de l'assuré pour vérifier si celui-ci s'est conformé aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article. En cas d'erreur ou omission dans les déclarations servant de base au calcul de la prime, l'assuré devra payer, outre le montant de la prime, une indemnité égale à vingt-cinq pour cent (25 %) de la prime omise. Lorsque les erreurs ou omissions auront par leur nature, leur importance ou leur répétition, un caractère frauduleux, l'assureur pourra répéter les indemnités payées et ce, indépendamment du paiement de l'indemnité prévue ci-dessus.

9.2.5. Définition du chiffre d'affaires

C'est le montant total des sommes hors taxes payées ou dues par les clients de l'assuré en contre partie d'opérations entrant dans le cadre de l'activité couverte par le présent contrat et dont la facturation a été effectuée au cours de la période considérée.

ARTICLE 10 – Mesures à prendre en cas de sinistre

En cas d'événement engageant la garantie de l'assureur, l'assuré doit, dès qu'il en a connaissance :

10.1. Prendre toutes mesures nécessaires tendant à limiter le dommage et à sauvegarder les marchandises. Il doit permettre à l'assureur de prendre toutes mesures identiques sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait acte de propriété ou d'avoir reconnu que sa garantie était engagée.

10.2. S'adresser, pour les constatations, à l'assureur ou à son représentant dûment mandaté aux fins d'expertise ou, à défaut, à l'organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries et Expert Recommandé" des conditions particulières.

SPECIMEN

10.3. Déposer immédiatement une plainte en cas de vol auprès de toute autorité administrative ou judiciaire compétente.

10.4. Conserver le recours contre les responsables et prêter sans réserve son concours à l'assureur pour engager éventuellement les procédures nécessaires.

10.5. Déclarer le sinistre à l'assureur comme il est dit à l'article 13 ci-après.

ARTICLE 11 – **Sanctions**

L'inexécution des obligations incombant à l'assuré peut entraîner selon les cas, outre ce qui est déjà prévu à l'article 9.2.4. ci-dessus :

- la nullité de la police, si l'assureur apporte la preuve de la mauvaise foi de l'assuré (Articles 8.1., 8.2. et 8.3.) ;
- la résiliation de la police ou la réduction de l'indemnité (Articles 8.1. et 8.2.) ;
- la suspension et/ou la résiliation de la police (Article 9) ;
- la réduction de l'indemnité (Article 10).

ARTICLE 12 – **Formation, durée et résiliation du contrat**

Le contrat est parfait dès sa signature par les parties, l'assureur peut dès lors en poursuivre l'exécution. Il produit ses effets à compter des date et heure fixées aux conditions particulières. Les mêmes dispositions s'appliquent à tout avenant au contrat.

La durée du présent contrat est fixée à un an à dater de sa prise d'effet. Il sera reconduit d'année en année, sauf dénonciation notifiée, dans les conditions prévues au dernier alinéa du présent article, par l'une ou l'autre des parties un mois au moins avant l'expiration de l'année en cours.

La durée de la tacite reconduction ne peut en aucun cas être supérieure à une année.

Outre les cas prévus aux articles 8, 9 et 11 et à l'alinéa 2 ci-dessus, le contrat peut être résilié avant sa date d'expiration normale dans les cas et conditions ci-après :

12.1. Par l'assureur ou par l'assuré :

- en cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que l'assureur peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement de redressement ou de liquidation judiciaire, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, l'assureur renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir ;
- si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui ;
- en cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à son égard les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus ;
- en cas de transfert de propriété de l'entreprise assurée (Article L 121-10 du Code des Assurances).

12.2. Par l'assureur :

- après sinistre, l'assuré ayant alors le droit de résilier les autres contrats souscrits par lui auprès de l'assureur (Article R* 113-10 du Code des Assurances).

12.3. Par l'assuré :

- en cas de résiliation par l'assureur d'un autre contrat après sinistre (article R* 113-10 du Code des Assurances).

12.4. De plein droit :

- en cas de retrait de l'agrément de l'assureur (article L 326-12 du Code des Assurances) ;
- en cas de résiliation prenant effet pendant la période d'assurance en cours, l'assureur n'a pas droit à la portion de prime afférente à la période postérieure à la résiliation ; il doit la rembourser à l'assuré si elle a été perçue d'avance.

SPECIMEN

Lorsque l'assuré use de la faculté de résilier le contrat, il peut le faire à son choix, soit par lettre recommandée, soit par déclaration contre recépissé au siège de l'assureur ou à l'Agent auprès duquel le contrat a été souscrit, soit par acte extrajudiciaire, soit par tout autre moyen indiqué aux conditions particulières. La résiliation par l'assureur doit être notifiée à l'assuré par lettre recommandée adressée au dernier domicile connu de celui-ci. En cas d'envoi d'une lettre recommandée, tout délai de préavis de résiliation se décompte à partir de la date figurant sur le cachet de la poste.

CHAPITRE IV – DÉCLARATION ET REGLEMENT DES SINISTRES

ARTICLE 13 – **Déclaration des sinistres**

13.1. L'assuré doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans les deux jours ouvrés en cas de vol et dans les cinq jours ouvrés dans les autres cas, **sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur,** tous événements et toutes réclamations susceptibles de mettre en jeu la garantie du présent contrat, à moins qu'il ne justifie en avoir été empêché par un cas fortuit ou de force majeure.

13.2. Il doit transmettre à l'assureur, à bref délai, toutes pièces telles que lettres de voiture, récépissés, bordereaux, réserves, convocations, citations, afférents au transport des biens sinistrés et le cas échéant, les réclamations des propriétaires de ces biens.

13.3. L'assuré ne peut, sous peine de déchéance, reconnaître sa responsabilité, régler, arbitrer ou transiger toutes réclamations, renoncer à toutes fins de non recevoir ou à toutes prescriptions qu'il serait en droit d'opposer ainsi qu'à tout recours qu'il serait en droit d'exercer, qu'avec l'accord préalable et formel de l'assureur.

ARTICLE 14 – **Règlement des sinistres**

Chaque événement fait l'objet d'un règlement distinct, sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

L'indemnité à la charge de l'assureur est payable au tiers lésé. Toutefois, elle est payable à l'assuré si celui-ci établit qu'il a désintéressé le tiers lésé jusqu'à concurrence de cette indemnité.

L'indemnité à la charge de l'assureur est payable, en compensation avec les primes dues s'il y a lieu, trente jours après la production de toutes les pièces justificatives de la réclamation.

Toute déclaration frauduleuse faite dans le but de mettre à la charge de l'assureur un montant supérieur à celui qui lui incombe entraîne la déchéance du droit à la garantie pour la réclamation ayant fait l'objet de la déclaration frauduleuse.

SPECIMEN

CHAPITRE V – DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 15 – **Subrogation**

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement.

L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 16 – **Direction de procès**

Dans le cadre du présent contrat, l'assureur se réserve l'entière direction du procès intenté à l'assuré, ce dernier s'interdisant de prendre tout engagement qui n'aurait pas fait l'objet d'un accord préalable avec l'assureur.

L'assuré peut toutefois s'associer à l'action de l'assureur s'il justifie avoir un intérêt propre non pris en charge au titre du présent contrat (article L 113-17, 2ème alinéa, du Code des Assurances).

ARTICLE 17 – **Prescription**

Les actions nées du présent contrat se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 18 – **Attribution de compétence**

En cas de contestation sur l'exécution du présent contrat, le Tribunal compétent sera celui de l'un des lieux indiqués à l'Article R* 114-1 du Code des Assurances.

MODES D'ASSURANCE

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur National de Marchandises par Route (Voiturier) (imprimé du 12 juin 1996, modifié le 16 juin 2003)

CLAUSE 1 - **Accidents caractérisés**

Par dérogation aux dispositions de l'article 1.1 de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur National de Marchandises par Route (imprimé du 12 juin 1996, modifié le 16 juin 2003), les seuls événements engageant la garantie de l'assureur sont les suivants :

- Destruction, déraillement, versement, renversement, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis du véhicule de transport ;
- Heurt ou collision du véhicule de transport avec un corps mobile ou fixe, **bordures de trottoirs et accotements exceptés** ;
- Chute du véhicule de transport dans les ravins, précipices, mers, lacs, fleuves et rivières ;
- Naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau contre un corps fixe ou mobile durant la navigation accessoire au transport terrestre ;
- Incendie ou explosion du véhicule de transport ;
- Vol de marchandises commis à la suite de la réalisation de l'un des événements énumérés ci-dessus.

En complément des obligations lui incombant en vertu de l'article 10 des conditions générales, l'assuré doit faire constater immédiatement la matérialité des faits par l'autorité de police, un huissier ou un expert agréé par l'assureur.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 1er des conditions générales.

SPECIMEN

10.12.1997
mod.16.06.2003

ANNEXE 8

T102-9

Règles Techniques
"Transport de Marchandises"

Experts Evaluateurs et d'Assurance (EEA)

Edition Janvier 2019

CNPP Cert. Organisme certificateur

CNPP Cert.
Organisme certificateur reconnu par les professionnels de la sécurité et de l'assurance

www.cnpp.com

Publié en Janvier 2019 par CNPP Cert.

SOMMAIRE

1. Domaine d'application 2
2. Définitions 2
3. Expérience professionnelle 4
4. Formation de l'expert 4
5. Preuves tangibles d'études, d'expérience et de formation 5
6. Qualités et compétences personnelles 5
7. Entretien des compétences 5
8. Déontologie professionnelle 6
9. Langue 6

Annexes

Annexe A - Compétences en matière de droit commun et réglemntations applicables aux transports de marchandises 8
Annexe B - Compétences en matière de prévention des dommages et protection 9
Annexe C - Compétences sur les principes applicables à l'assurance 10
Annexe TMS - Compétences spécifiques en matière de "Transports de Marchandises" 11
Bibliographie - Ouvrages proposés à titre indicatif 12

© CNPP Cert. I 1

EXPERTS ÉVALUATEURS ET D'ASSURANCE

SPECIALITE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

CRITERES DE CERTIFICATION

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent document donne les critères de certification pour le choix des experts évaluateurs et d'assurance, spécialité Transport de marchandises.

Ces critères comprennent la formation initiale, la formation continue, l'expérience, les qualités personnelles et l'aptitude au management et à la conduite de projet. Cette certification est renouvelable tous les 6 ans.

2. DEFINITIONS

Expert

Personne compétente pour apporter à une personne physique ou morale, qui l'a choisie et dont il est extérieur, une prestation de service à caractère intellectuel dans le respect d'une déontologie préalablement acceptée.

Expert Evaluateur et d'Assurance

Expert réalisant des missions d'expertise telles que définies ci-dessous.

L'Expert Evaluateur et d'Assurance peut être soit un généraliste, soit un spécialiste, soit les deux. Le présent référentiel vise les spécialistes.

Missions d'expertise

Evaluation qualitative, quantitative et financière des biens (matériels et immatériels).

Evaluations financières des dommages matériels et évaluation des conséquences financières associées (perte d'exploitation, perte de revenu, sauvetage, etc.).

Recherche et analyse des événements dommageables ou susceptibles de l'être.

Recherche et analyse des causes des dommages.

Réalisation de missions de prévention de risques.

Réalisation de missions d'inspection avant garantie.

Ces missions comprennent :

- L'assistance technique en découlant, y compris dans le cadre de la garantie Protection Juridique ;
- Expertise collégiale ;
- Expertise individuelle ;

© CNPP Cert. I 2

- Expertise institutionnelle ;
- "Expertise des conditions de transport et/ou de stockage des marchandises" ;
- "Expertise de prévention" ;
- Expertise après sinistre ;
- Valeur vénale ;
- Vétusté ;
- Multimodal.

Diplôme

Diplôme reconnu à l'échelon national ou international ou toute qualification équivalente, reconnue par le Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) ou par la Validation des Acquis et de l'Expérience (VAE).

Niveaux I, II ou III

Niveau de diplôme du système éducatif national correspondant aux formations diplômantes suivantes. Les niveaux sont ceux en vigueur au plan européen (L, M, D) :

Niveau I : bac + 5 et au delà (M, D) ;

Niveau II : bac + 3 et au delà (L) ;

Niveau III : Bac.

Métier de l'expertise

Toute activité d'expertise réalisée en cabinet d'expertise.

Cabinet d'expertise

Toute structure réalisant pour le compte d'un tiers des missions d'expertise.

© CNPP Cert. I 3

3. EXPERIENCE PROFESSIONNELLE

L'expérience professionnelle requise doit contribuer au développement d'un savoir-faire technique utile à la mission de l'expert dans les domaines **du Transport de marchandises.**

Les critères à satisfaire en fonction de la formation initiale de l'expert sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Formation initiale	**Nombre d'années**	
	Equivalent Expérience*	**dont Expérience minimale en expertise**
Niveau I en lien avec la spécialité	4	3
Niveau II en lien avec la spécialité	7	3
Niveau III	10	3

*

Equivalent expérience = 0,5 x nombre d'années d'expérience hors expertise + 1 x nombre d'années d'expérience en expertise (en rapport avec l'activité transports).

La candidature des experts ne disposant pas d'une formation initiale de niveau III mais ayant une expérience minimale en expertise de 3 ans et un équivalent expérience de 10 ans sera examiné au cas par cas par le CNPP Cert. avec entretien éventuel.

Pour l'application de ces critères, les éventuelles difficultés d'appréciation relèvent du comité particulier de certification.

4. FORMATION DE L'EXPERT

Outre les critères décrits à l'article 3, les experts doivent avoir achevé une formation à la fois initiale ou continue pour développer leurs compétences dans la conduite de l'expertise.

Les formations continues peuvent être assurées par l'organisme auquel appartient l'expert ou par un organisme externe. Il convient que la compétence acquise lors de la formation soit démontrée par des moyens adaptés.

Les connaissances minimales relèvent des domaines listés ci-dessous et sont détaillées dans les annexes A à **TMS**.

A) Compétences en matière de droit commun et réglementations applicables aux Transports de marchandises.

B) Compétences en matière de prévention et protection des dommages.

C) Compétences sur les principes applicables à l'assurance.

TMS) Compétences spécifiques en matière de Transports de marchandises.

© CNPP Cert. I 4

Il est également souhaitable que l'expert ait suivi un cycle de formation continue d'expertise, d'une durée totale équivalente à quinze jours. Ce cycle de formation continue doit se dérouler sur une période inférieure à trois années consécutives.

5. PREUVES TANGIBLES D'ETUDES, D'EXPERIENCE ET DE FORMATION

Les experts doivent apporter les preuves tangibles de leurs études, et de leurs diplômes, de l'expérience acquise en termes de durée et de spécialité ainsi que de la formation suivie.

Les formations professionnelles continues ne peuvent être prises en compte que si elles font l'objet d'une attestation de la part d'un organisme agréé ou reconnu par CNPP Cert.

6. QUALITES ET COMPETENCES PERSONNELLES

Les experts doivent posséder les qualités et les compétences personnelles suivantes :

a. capacité à exprimer clairement des concepts et des idées, aussi bien à l'écrit qu'à l'oral ;

b. qualités relationnelles contribuant à améliorer l'efficacité de l'expertise, telles que la diplomatie, le tact et la capacité d'écoute ;

c. capacité à faire preuve d'une indépendance et d'une objectivité suffisante pour remplir ses responsabilités d'expert ;

d. qualités personnelles d'organisation nécessaires à l'efficacité de l'expertise ;

e. capacité à porter des appréciations basées sur des preuves tangibles.

7. ENTRETIEN DES COMPETENCES

Les experts doivent veiller à ce que leurs connaissances dans les domaines définis à l'article 4 et leurs compétences dans la réalisation d'expertises soient tenues à jour. Ils peuvent participer si nécessaire à des stages de remise à niveau.

Concernant l'activité exercée, l'expert devra avoir traité, sur une période de certification de 6 ans, en moyenne 40 dossiers par an.

Pour la mise à jour de ces connaissances, l'expert doit suivre, par période de certification de 6 ans, au moins 10 jours de formation en relation avec les domaines couverts par la certification et notamment les annexes des règles techniques ; ces formations doivent être dispensées par un organisme professionnel de l'expertise disposant d'un numéro d'agrément en tant qu'organisme de formation ou des organismes de formation externe également agréés.

© CNPP Cert. I 5

8. DEONTOLOGIE PROFESSIONNELLE

Les experts évaluateurs s'imposent le respect d'une déontologie professionnelle.

Pour ce faire, ils souscrivent au Code de Déontologie Professionnelle EEA.

9. LANGUE

Les experts ne doivent pas participer à des expertises sans soutien, dans le cas où ils ne parleraient et ne liraient pas couramment la langue nécessaire pour assumer leurs missions. Le soutien peut être apporté par une personne ayant les compétences linguistiques nécessaires et qui n'est pas soumise à des influences pouvant affecter la conduite de l'expertise.

© CNPP Cert. I 6

ANNEXE 9

VERITECH
Immeuble Capsud
12 Rue Pascal Xavier Coste - 13016 Marseille – France
Tel : 04 91 32 81 80 - Fax 04 91 32 81 81
Email : theo.gomez@veritech.fr

CONVOCATION A EXPERTISE

Destinataire :	[illegible]		
	[illegible]		
	[illegible]		
	[illegible]		
CC :	[illegible]		
Date :	16 novembre 2018	Page(s) :	1
Réf :	**Conteneur GLDU 387 631/7 – BL [illegible] SECAN0918067 – LV [illegible] E 885494 –**		
	Réf. VeriTech : 18.11.4671		

- Concerne : Sinistre du 13/11/2018 : Observation du colis mouillés lors du dépotage du conteneur

Nous vous informons intervenir dans le présent dossier à la requête des assureurs de la Société [illegible], tous droits et moyens réservés, sans reconnaissance de responsabilité.

D'ordre et pour le compte de nos commettants, nous vous invitons à assister ou à vous faire représenter à nos opérations d'expertise que nous avons fixées aux date, heure et lieu suivants :

MARDI 20 NOVEMBRE 2018 – 10h00

3[illegible]

Nous attirons votre attention sur le fait que toutes constatations effectuées en votre absence seraient réputées contradictoires et opposables ainsi que sur la nécessité d'appeler à cette expertise celles des parties qui n'y seraient pas citées et seraient néanmoins concernées.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Théo GOMEZ

Laurent LE BORGNE

Table des matières

Remerciements 2
Sommaire 3
Introduction 4

PARTIE I : LE FONCTIONNEMENT D'UNE EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE EN TRANSPORT 11

TITRE I : L'ENVIRONNEMENT DE L'EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE TRANSPORT 11
Chapitre I : L'expert amiable transport 11
Section I : Définition 11
A. Qu'est-ce qu'un expert amiable transport ? 11
B. Qui peut être expert transport ? 15
Section II : Les obligations et responsabilités de l'expert 17
A. Le contrat d'expertise 17
B. Les responsabilités de l'expert amiable transport 19
Chapitre II : Le contexte et le champ d'application d'une expertise amiable contradictoire 23
Section I : Les différents types de clients et d'expertises 23
A. Les clients : les compagnies d'assurance, les compagnies maritimes, les transporteurs et leurs intermédiaires 23
B. L'expertise responsabilité contractuelle et l'expertise dommages 26
Section II : Le périmètre réglementaire 28
A. L'amiable 28
B. Le contradictoire 29
TITRE II : LE DEROULEMENT D'UNE EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE 30
Chapitre I : Les préludes d'une expertise amiable contradictoire 31
Section I : Le sinistre 31
A. La responsabilité de plein droit des transporteurs 31
B. Les protestations motivées et les réserves 33
Section II : La mission d'expertise et sa mise en place 34
A. La réception d'une nouvelle affaire 35
B. La mise en place 36
Chapitre II : L'expertise amiable contradictoire 39
Section I : La réunion d'expertise 39
A. Le rappel documentaire et circonstanciel 39
B. Les constatations 40
C. Les échanges contradictoires 41
Section II : L'étude du dossier 42
A. Le premier retour d'information 42
B. Les correspondances contradictoires 43
C. Le rapport d'expertise 44

PARTIE II : LES IMPLICATIONS PRATIQUES DE L'EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE 45

TITRE I : LES APPORTS ET FAIBLESSES DE L'EXPERTISE AMIABLE CONTRADICTOIRE 45
Chapitre I : Les intérêts et conséquences positives de l'expertise amiable contradictoire 45
Section I : L'intérêt de l'amiable et du contradictoire 46
A. Un gain de temps 46
B. Un avantage financier 48
C. L'avantage du contradictoire 49
Section II : Les conséquences positives de l'expertise amiable contradictoire 50
A. L'accord amiable 50
B. La préservation du recours du client 51
Chapitre II : Les faiblesses de l'expertise amiable et leurs conséquences 53
Section I : Les faiblesses de l'expertise amiable contradictoire 53
A. Les experts non impartiaux 53
B. Les experts non indépendants 55
C. Les erreurs d'interprétation 56
Section II : Les conséquences négatives des faiblesses de l'expertise amiable contradictoire 57
TITRE II : LA FIN DE LA PHASE D'EXPERTISE AMIABLE, PAS SANS EFFET 58
Chapitre I : La suite d'une expertise amiable contradictoire, sans accord amiable 58
Section I : La procédure judiciaire 58
A. L'assignation 59
B. Les étapes entre l'assignation et le jugement 60
Section II : L'expertise judiciaire 62
A. L'expert judiciaire et l'expertise judiciaire 62
B. Les avantages et inconvénients de l'expertise judiciaire 63
Chapitre II : L'apport de l'expertise amiable contradictoire devant un tribunal 64
Section I : L'intérêt du rapport d'expertise amiable contradictoire 64
A. L'intérêt pour les avocats 64
B. La valeur pour le juge 65
Section II : La comparaison entre le rapport d'expertise amiable contradictoire et le rapport d'expertise judiciaire 66
A. Les rapports d'expertise amiable 66
B. Les rapports d'expertise judiciaires 67
Conclusion 68
Bibliographie 69
Annexes 72
Table des matières 135
Résumé 137

Résumé

L'expertise amiable contradictoire est une procédure peu connue et ne faisant pas l'objet d'un régime juridique spécifique. Pourtant ce type d'expertise est essentiel lors de la survenance d'un sinistre en cours de transport.

L'objectif de cette recherche est de mettre en lumière les avantages proposés par cette pratique. L'approche se veut aussi bien théorique que pratique. La présentation de l'expertise amiable contradictoire nécessite de présenter différents aspects techniques illustrés par des exemples concrets.

Ce doucement commence ainsi par un tour d'horizon de différentes définitions de l'Expert. Il définit ensuite de façon plus précise, les missions de l'expert en transport ainsi que les compétences et les connaissances dont il doit faire preuve. Par la suite, les responsabilités et les obligations nées dans le contrat qui lie l'expert à son client sont présentées.

Puis est défini le contexte de l'expertise amiable contradictoire à travers les clients : compagnies d'assurances, compagnies maritimes, transporteurs et leurs intermédiaires. Ainsi qu'à travers la nature de l'expertise : amiable et contradictoire.

Il est fait état aussi des sinistres, des responsabilités des transporteurs qui s'y rattachent et des réserves qui les accompagnent.

Le travail de l'expert se perçoit aisément, à travers la description de la conduite d'une expertise, depuis sa proposition par le client, jusqu'à son aboutissement final, en passant par sa mise en place, le contrat, la réunion d'expertise, les constatations et bien d'autres étapes.

L'accent est mis sur l'intérêt et les bénéfices d'une telle expertise : gain de temps, coût moins onéreux qu'une expertise judiciaire, maintien de relations commerciales entre les parties etc. Bénéfices aussi même si le litige dépasse la phase de l'amiable en étant présenté devant une procédure judiciaire.

Les « faiblesses » d'une telle expertise, souvent en lien avec un manque de respect de leurs devoirs par les experts, tels que l'impartialité, l'indépendance sont évoquées.

Enfin, l'association de l'amiable et du contradictoire laisse augurer d'autres domaines dans lesquels de telles expertises pourraient se développer