

**Présentation de Maître Hervé LAROQUE,  
Avocat au Barreau de Paris**

**L'importance du rapport d'expertise et de son contenu.**

***Réunion technique CESAM Salon de Cannes du 14 Septembre 2007 à 8h30.***

**L'importance du rapport d'expertise** comme de l'expertise elle-même va croissante avec l'importance des unités de grande plaisance, leur complexité technique, l'augmentation de leur valeur, et le nombre plus grand de personnel navigant intervenant sur ces unités.

Le rapport d'expertise n'est que la traduction formelle et précise de l'expertise elle-même, qui donne une vue fidèle du bateau à un instant déterminé ; tous éléments d'appréciation qui ne sont connus de l'Assureur, de l'Avocat, et du Juge, qu'à travers le rapport d'expertise

Le rapport d'expertise est un document qui va rester dans la vie du bateau lui-même ; **il doit être factuel, indépendant et objectif.**

Ce rapport doit résister au TEMPS et n'être jamais contredit par le facteur TEMPS ; il restera dans l'histoire du bateau. L'expertise et son rapport doivent donc être réalisés dans des conditions techniques et éthiques irréprochables.

Tout d'abord, ce rapport est rédigé par la personne qui fait l'expertise : l'EXPERT ; la multiplicité des acteurs de la grande plaisance fait que la communauté des experts est diverse ; mais je suis heureux de constater ce matin qu'elle se discipline et s'organise. Quoiqu'il en soit de la diversité des experts, chacun a son style mais le rapport lui doit être un instrument homogène qui va traverser les océans et résister tant à son donneur d'ordre, souvent l'assureur, qu'à l'assuré, au courtier, aux tiers etc.... et aux procédures judiciaires.

**L'efficacité du rapport d'expertise : le caractère contradictoire du rapport d'expertise.**

Dans toutes les expertises les personnes présentes doivent être clairement identifiées : le donneur d'ordre, mais également l'armateur, son capitaine, et également tous les tiers qui sont présents à quelque titre que ce soit.

Le rapport contiendra la preuve de la présence des personnes présentes, en la forme d'une feuille de présence, mais également les télécopies ou emails de mise en cause des personnes absentes.

Ce point est fondamental pour l'efficacité du rapport, et son utilisation, en particulier sur le plan judiciaire.

**De quelle expertise s'agit-il ?**

Expertise d'assurance,  
expertise de valeur,  
ou expertise de sinistre.

**Expertise d'assurance = condition survey= Expertise de l'état du bateau**

L'expertise d'assurance est la même expertise de l'état du navire, que celle qui est communément appelée *condition survey* qui est l'expertise requise par les acheteurs lors de l'achat du bateau.

Le rapport d'expertise doit contenir des constatations précises sur le bateau, son histoire etc.... avec des détails suffisants et précis, en particulier sur les modifications que le bateau a pu subir.

Il ne s'agit pas d'une expertise rapide quelle que soit l'urgence pour le courtier de l'affaire ; rapide et non structuré signifie dangereuse.

Mais il s'agit bien bien d'une expertise qui doit permettre aux assureurs souscripteurs de se faire une idée précise de l'histoire du bateau, de la qualité de sa construction, de la qualité du suivi technique, de l'équipage ( permanence ou turn over ), de l'entretien etc...., comme des caractéristiques de l'armateur propriétaire de sa manière d'agir etc... à apprécier en fonction de la nature du bateau et de l'utilisation qui pourra en être faite ( charter...)

Le rapport doit être structuré, mais il n'y a pas de rapport type pour tous les bateaux ; le rapport d'expertise n'est pas la liste de questions standards telle que les P&I clubs la voient avec des réponses type QCM, même si celles-ci peuvent être utiles.

Le rapport doit déterminer les catégories de défauts en fonction de leur importance, en fonction de ce qu'elle peut affecter la navigabilité du bateau, et également caractériser les dommages ou réclamations de tiers.

Une fois cette expertise de l'état du bateau réalisée, celle-ci doit permettre de déterminer une valeur du bateau.

### **Expertise de VALEUR :**

Quelles que soient les conditions d'assurance ( valeur vénale ou valeur agréée) la valeur recherchée par l'expert est la valeur de marché c'est-à-dire la valeur qu'un bon père de famille accepterait de payer pour un tel bateau.

Les références à des bateaux similaires ou à l'argus peuvent évidemment être utiles.

Il va de soi que pour un bateau neuf qui sort du chantier de construction la valeur sera le prix payé au chantier constructeur.

La valeur de remplacement du bateau n'est elle qu'une valeur indicative.

### **Expertise Sinistre :**

Cette expertise doit couvrir entre autres :

- Le lieu et les conditions générales de l'expertise,
- La désignation du bateau et ses particularités,
- Les circonstances des pertes ou des dommages,
- La nature des pertes et/ou des dommages,
- Les causes ou au moins les causes probables des pertes et dommages,
- Les mesures prises pour minimiser et ou réparer les dommages,

- Les mesures prises pour préserver et/ou exercer les recours contre les tiers responsables.
- Une indication des coûts de réparation et d'immobilisation.

L'Expert ne doit pas à tout prix établir la cause des dommages, si celle-ci est incertaine ; alors il doit exprimer clairement ses doutes, ou établir différentes hypothèses.

L'expert ne doit jamais faire de commentaires sur la validité de la couverture d'assurance, l'application des clauses et conditions de la police d'assurance, ni sur le droit applicable, ni sur le régime de responsabilités, même si l'Expert est pressé par le client ; l'Expert réalise sa mission technique et c'est tout.

L'Expert ne doit pas superviser les travaux de réparation, ni prendre une mission de maîtrise d'oeuvre, et encore moins signer quelque document que ce soit de recette de travaux, de réception de navire en fin de services d'assistance etc....

L'Expert ne doit pas recommander *un* chantier de réparations déterminé ou particulier plus qu'un autre ; l'Expert peut le cas échéant si nécessaire donner une liste de plusieurs chantiers sans les départager.

La valeur du bateau avant sinistre peut être une indication.

Tout comme les photographies, accompagnées de leurs dates et des légendes appropriées.

### **L'éthique de l'Expert.**

Le rapport d'expertise doit traduire une éthique irréprochable de l'Expert.

1- Le rapport d'expertise ne doit rien contenir qu'il n'ait personnellement vu, ou contrôlé personnellement ; tout ce qui est rapporté par un membre de l'équipage, ou toute autre personne ayant connaissance du sinistre et ou de ses causes, doit apparaître en annexe sous forme de statement ou affidavit comme pièce annexe seulement, émanant de son auteur.

2-Le rapport d'expertise doit être cantonné à la mission qui lui a été confiée.

3-Le rapport d'expertise doit être un rapport du spécialiste qui l'a réalisée.

4-Le rapport d'expertise doit montrer l'indépendance de l'Expert et l'absence totale de conflit s'intérêts ou même de possibilité de conflit s'intérêts.

5-Le rapport d'expertise doit montrer l'indépendance totale de l'expert sur les travaux effectués ou engagés.

6-Enfin, le prix du rapport d'expertise, la rémunération de l'Expert doit être contenu de manière détaillée dans le rapport ; l'Expert s'abstient ainsi de tous gains annexes.

+  
+++  
+

Voilà, en quelques mots, soulignée l'importance du rapport d'expertise, document fondamental qui restera attaché au bateau. Son objectivité, son caractère contradictoire, la qualité de son contenu, établi par un Expert à l'éthique irréprochable garantiront la bonne utilisation qui en sera faite par tous les intéressés au bateau.