

EXPERTISES AMIABLES (UNILATÉRALE ou CONTRADICTOIRE)

L'Expertise Maritime s'impose dès qu'il y a un événement de mer. L'événement de mer est un paramètre propre à la navigation maritime. Il n'y a pas d'équivalent à la notion d'**événement de mer** dans les activités terrestres. C'est pourquoi l'Expert Maritime reste un homme de l'art indispensable.

L'Expertise Maritime est d'abord un acte technique, qui s'appuie sur le savoir-faire, l'expérience mais aussi de plus en plus sur la connaissance des Normes, des Critères Techniques. Ce qui était, il y a encore 30 ans du domaine de l'expérience des Constructeurs, des Chantiers Navals, des Architectes, est devenu aujourd'hui entièrement codifié depuis que les navires de plaisance de moins de 24m, mis sur le Marché Européen, doivent être obligatoirement **Certifiés CE (1ère Directive CE en 1998)**.



LOGO		NOM ET ADRESSE DU FABRICANT			
NOM DU FABRICANT					
NOM OU TYPE DU BATEAU					
Catégorie de conception Design category		A	B	C	D
MAX		0	9	11	11
MAX (kg)			2150	2150	2150
518 kW	MAX				CE

Même les pays non-européens, comme les USA, doivent certifier CE les navires de plaisance et les moteurs qu'ils souhaitent distribuer en Europe. Dans le domaine de la pêche, du Commerce, les réglementations des États sont maintenant de plus en plus supplantées par les Réglementations Internationales mais toutefois les réglementations nationales sont encore en vigueur.

On classe les Expertises dans 4 grandes catégories :

- ⇒ **Expertises après un sinistre.**
- ⇒ **Expertises relatives à des problèmes de malfaçons ou de vices cachés.**
- ⇒ **Expertises avec recours (Le mandant pense que l'évènement n'est pas de sa responsabilité).**
- ⇒ **Expertises préalables (Avant ou après l'achat d'un bateau d'occasion).**

Pour ce dernier type d'expertises, l'idéal est de **faire réaliser l'expertise avant achat**. Bien souvent cela évite à l'acquéreur éventuel bien des surprises et des désagréments.

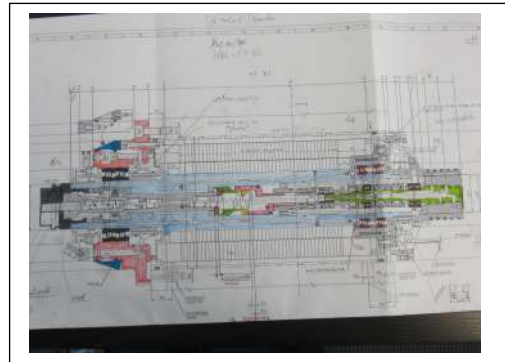


Lorsque l'expertise concerne un évènement de mer dont la responsabilité incombe au propriétaire, **l'expertise est dite amiable**, puisque l'Expert est missionné par l'Assureur "dommages" du bateau. C'est l'Assureur qui règle les honoraires de l'Expert.

Lorsque le propriétaire est à bord de son bateau au moment du sinistre, il doit rédiger un **RAPPORT de MER**, circonstancié, daté, précis.

S'il n'est pas à bord, c'est le « Chef de Bord » (qui a la responsabilité du navire) qui doit rédiger ce document.

Dans ce cas d'expertise amiable l'Expert agit afin de concilier les intérêts des deux Parties (Assureur et Propriétaire).



Lorsqu'il y a un tiers en cause dans l'événement ou lorsque l'assuré est mis en cause par un tiers, **l'Expertise devient amiable et contradictoire.**

Il reviendra aux Experts des parties de se mettre d'accord lors d'un débat contradictoire, qui doit être uniquement factuel. Les rapports de mer qui exposent les faits sont examinés, tout comme les règlements en cours. Ensuite le quantum (chiffrage des dommages) est établi.

Les contrats de Navigation de Plaisance ne prennent pas en compte les préjudices immatériels, les pertes de jouissance.

Les Experts pourront proposer aux Assureurs leurs analyses des niveaux de responsabilités des différents acteurs de cet événement de mer.

S'il n'y a pas d'accord sur les responsabilités, ce sont les Gestionnaires de sinistre des Compagnies d'Assurances qui tenteront de trouver un accord, ce qui n'est pas toujours possible.

Le but de ce type d'expertise est d'aboutir à un accord amiable entre les parties.

Lorsque les débats amiables et contradictoires entre Experts ou entre Assureurs ne permettent pas d'aboutir à un compromis acceptable par une des parties, ou plusieurs, celles-ci peuvent porter l'affaire devant les tribunaux civils. L'Expertise quitte alors le domaine amiable pour entrer dans l'univers judiciaire où trois nouveaux acteurs interviennent : le **Juge, l'Expert Judiciaire et les Avocats.**