



Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

La responsabilité de l'expert

Bertrand Courtois - Avocat au Barreau de Paris - Courtois & Finkelstein

« *Les experts auront beau se mettre tous d'accord, ils peuvent se tromper !* ». Si Bertrand Russell, mathématicien et philosophe anglais, ne pensait sans doute pas, en rédigeant ces mots, aux experts maritimes, cette vérité doit pouvoir leur être appliquée.

Lorsqu'une partie a recours à un expert maritime, c'est qu'elle a besoin d'être éclairée par un homme de l'art, soit à titre de conseil, généralement en amont d'une transaction, soit à l'occasion d'un contentieux. Dans ce dernier cas, le rapport rendu par l'expert maritime, aura, le plus souvent, un poids déterminant, sans avoir pour autant force obligatoire.

Un rapport entaché d'erreurs ou comportant des conclusions tronquées pouvant avoir des conséquences dommageables tant pour le donneur d'ordre de l'expert que pour les tiers, on peut se demander dans quelle mesure celui-ci pourrait avoir à répondre de ses actes et sur quel fondement juridique.

Les experts maritimes ne relevant d'aucune réglementation spécifique, force est de constater que leur responsabilité est régie par le droit commun. Classiquement, l'expert maritime est soumis à une responsabilité contractuelle, délictuelle et sans doute pénale. Il faudra encore distinguer selon que l'on se trouve dans le cadre d'une expertise judiciaire ou amiable.

I/ La responsabilité contractuelle de l'expert maritime

La responsabilité contractuelle de l'expert maritime se fonde, sans surprise, sur les articles 1147 et suivants du Code civil. Il faut cependant, à ce stade, réserver le cas de l'expert judiciaire qui n'est pas lié aux parties à l'expertise par un contrat mais participe à l'œuvre de justice, si bien que seule sa responsabilité délictuelle pourrait, le cas échéant, être engagée.

Dans l'accomplissement de sa mission, l'expert maritime peut être soumis à divers types d'obligations dont le régime impactera nécessairement l'action en responsabilité qui pourrait être intentée à son encontre, selon qu'il s'agit d'une obligation de résultat ou d'une obligation de moyen.

L'expert est tenu à une obligation de résultat lorsque le contrat d'expertise est qualifié de contrat d'entreprise (ce qui demeure la qualification majoritairement retenue en France) ; c'est encore le cas lorsqu'il exécute une prestation matérielle (description de navire, de dommages, respect d'un délai précis pour rendre son rapport...). En cas de défaillance dans l'exécution de sa mission, la responsabilité de l'expert sera présumée et ce dernier ne pourra en être exonéré que s'il rapporte la preuve d'un cas de force majeure, d'une faute de son donneur d'ordre ou encore d'un cas fortuit.

L'expert est, en revanche, tenu à une obligation de moyen lorsque le contrat est qualifié de mandat et qu'il est tenu d'accomplir, au nom et pour le compte de son mandant, des actes juridiques ; c'est aussi le cas lorsqu'il doit effectuer une prestation purement intellectuelle.

Ainsi, lorsque l'expert intervient après un sinistre, en vue d'en déterminer l'origine, les causes et l'étendue, sa responsabilité ne peut être soulevée que par son mandant, sur la base du contrat d'expertise, et en aucun cas par des tiers.

En cas d'action engagée par un tiers, lésé par une mauvaise expertise, le régime applicable à l'encontre du donneur d'ordre de l'expert, sera alors celui de la responsabilité du fait d'autrui (article 1384 du Code civil) ; le donneur d'ordre répondra des fautes de son expert, à charge pour lui d'exercer ensuite une action récursoire fondée, cette fois, sur le contrat.

L'expert soumis à une simple obligation de moyen verra le plus souvent sa responsabilité recherchée en matière de garantie des vices cachés. Il appartient alors à celui qui se prétend victime de son expertise de démontrer que l'expert n'a pas mis en œuvre tous les moyens possibles que l'on peut attendre d'un tel homme de l'art.

Dans une affaire mettant en jeu un appel en garantie intenté par le vendeur d'un navire contre l'expert maritime qui aurait du constater le vice caché ayant justifié l'action réhibitoire lors d'une avarie survenue un an avant la vente et pour laquelle il était intervenu, la Cour d'appel de Rennes a condamné l'expert à garantir partiellement le vendeur (CA Rennes, 24 janvier 1997, N° jurisData 1997-041121). La Cour a considéré que, n'ayant pas procédé à de plus amples investigations, une fois constatée l'anomalie du moteur, l'expert avait contribué, pour moitié, au dommage du vendeur, et qu'il importait peu que l'avarie constatée fût étrangère à celle pour laquelle ses services avaient été sollicités. La solution est sévère pour l'expert.

Dans une autre affaire, un expert maritime, chargé d'examiner l'état d'entretien et de navigabilité d'un navire ainsi que d'évaluer sa valeur vénale, a vu sa responsabilité envers l'acquéreur retenue par la Cour d'appel de Lyon (11 octobre 2001, N° JurisData 2001-157379) pour n'avoir pas exécuté sa mission avec suffisamment de soins. Il était reproché à l'expert de n'avoir procédé qu'à un examen du navire, à sec, ce qui n'avait pas permis de déceler les problèmes d'étanchéité de celui-ci, de n'avoir pas vérifié l'état du mât sur toute sa longueur, de ne pas s'être assuré du bon état de marche du moteur et d'avoir fait figurer dans son rapport des indications inexactes concernant l'épaisseur des bordées. Les carences et négligences de l'expert ayant concouru à la réalisation du dommage souffert par l'acquéreur, celui-ci a été condamné in solidum avec le vendeur sur le fondement de l'article 1641 du Code civil.

La responsabilité de l'expert maritime (suite)

Dans le même sens, la Cour de Montpellier, dans un arrêt du 4 avril 1995 (N° JurisData 1995-034094), a retenu la responsabilité d'un expert maritime au motif qu'il aurait pu découvrir un vice caché du navire expertisé en faisant preuve de plus de diligence dans le cadre de sa mission.

Il est donc particulièrement important, lors de la rédaction de la mission d'expertise, que soient définies de manière rigoureuse et stricte les conditions et modalités de l'intervention de l'expert. Cet effort rendra non seulement plus transparente sa mission mais également plus difficile la mise en jeu de sa responsabilité contractuelle.

II/ la responsabilité délictuelle des experts maritimes

A défaut de pouvoir mettre en jeu la responsabilité contractuelle de l'expert maritime, sa responsabilité délictuelle peut-être envisagée sur le fondement des articles 1382 et suivants du Code civil. La victime devra alors prouver l'existence d'une faute de l'expert en relation causale avec le dommage prétendument subi. Elle devra démontrer la réalité d'une erreur ou d'une négligence qui n'aurait pas dû être commise par un tel homme de l'art normalement avisé. Cette preuve étant rapportée, l'expert maritime pourra alors se voir condamner à payer des dommages et intérêts en réparation de l'intégralité du préjudice subi.

Ainsi par un arrêt du 5 avril 2007 (pourvoi n° 05-14964) la 2ème chambre civile de la Cour de cassation a retenu que « l'expert est seul tenu de réparer les dommages qu'il a pu causer par les fautes qu'il a commises dans l'accomplissement de sa mission technique en ne menant pas les investigations complémentaires qui lui auraient permis de déceler l'existence d'un vice caché ». En l'espèce, l'expert n'avait pas décelé la déformation de la coque d'un bateau, découverte à l'occasion d'un sinistre postérieur à la vente dudit bateau.

Dans un arrêt du 30 novembre 2001, la Cour d'appel de Paris (N° JurisData 2001-160180) a reconnu qu'un expert maritime avait fait preuve d'une négligence professionnelle grave en garantissant l'état de navigabilité d'un bateau ainsi que le descriptif élogieux et attractif de celui-ci dans le catalogue de vente, alors qu'il était établi qu'il était affecté d'un vice caché le rendant impropre à sa destination. Sa responsabilité a été retenue sur le fondement de l'article 1382 du Code civil, étant précisé que ce comportement attestait d'une légèreté incompatible avec sa qualité de professionnel.

Cette notion de négligence consacrée par le droit français se retrouve également dans les systèmes juridiques de Common Law, notamment américain et canadien.

En droit américain, le demandeur qui recherche la responsabilité de l'expert doit prouver le « *breach of duties* » de celui-ci – dans la limite de ses engagements contractuels – ainsi que le lien de causalité avec le dommage. Cela étant, le caractère très limité des devoirs incombant aux experts maritimes rend difficile la mise en œuvre de leur responsabilité (Conway vs. O'Brien, USCA, 2d Circ. 1940).

Ainsi, la simple défaillance de l'expert dans la découverte de l'état dangereux d'un navire n'est pas suffisante pour engager sa responsabilité (J.D. Gordon, the liability of marine surveyors and ship classification societies).

En outre, l'obligation légale incombant à l'armateur de mettre son navire en état de navigabilité permet souvent l'exonération des experts de toute responsabilité dans la cause directe de la perte du navire, en application du principe de droit américain selon lequel ce type de responsabilité ne peut se voir répartie entre différents co-responsables de l'action dommageable (Halcyon Lines v.. Haenn Ship & Refitting Corp., 14 jan 1952, US Supreme Court, 342 U.S.282 (1952)).

En droit canadien, l'engagement de la responsabilité de l'expert maritime pour négligence suppose la réunion de 5 conditions : (1) Soumission de l'expert à un devoir de diligence (« *duty of care* ») basé sur l'existence d'une mission confiée par son mandant ; (2) Réalisation impropre de la prestation ayant notamment pour effet de conférer une représentation faussée de la situation ; (3) Comportement négligent de l'expert dans l'accomplissement de sa mission ; (4) Les éléments fournis par l'expert ont servi de base raisonnable à la décision de la victime ; (5) Cette confiance dans la prestation de l'expert doit avoir été la cause directe de la survenance du dommage pour la victime (cf. « *Responsibilities and Liabilities of Marine Surveyors* », B Caldwell).

La responsabilité de l'expert maritime est ici le plus souvent recherchée dans le cadre d'expertises ayant pour objet l'évaluation financière d'un navire (valuation survey) et/ou d'expertises qualifiées de conditionnelles (préalablement à un achat, à un financement ou encore à l'émission d'un certificat d'assurance) précédant l'acquisition d'un navire (condition survey).

Ainsi, dans une affaire « *Pacific Crown* » (1978) impliquant l'expertise d'un navire en bois et la défaillance de l'expert maritime à déceler la pourriture affectant la coque de celui-ci, la Cour suprême de Colombie britannique, a conclu à la responsabilité de l'expert sur le fondement de la négligence, ce d'autant plus qu'il s'agissait d'une expertise conditionnelle précédant l'acquisition du navire, ce que n'ignorait pas l'expert.

Dans une affaire « *Triton* » (1984), la Cour d'appel de Colombie Britannique a également retenu la responsabilité d'un expert maritime, pour négligence, au motif qu'il n'avait pas mentionné dans son rapport l'existence de risques concernant la coque d'un navire ni fait état de faiblesses inhérentes à son design. Cette décision a été critiquée en ce que n'étant pas architecte naval, l'expert se voyait ici opposer un degré d'exigence trop élevé.

III/ Vers une responsabilité pénale de l'expert maritime ?

Bien que rarement recherchée, la responsabilité pénale de l'expert maritime n'est pas seulement théorique. Ainsi, la Cour de cassation (Cass. crim., 10 janv. 2006. N° 04-86.428) a eu à connaître d'une affaire dans laquelle un expert maritime, qui n'agissait pas comme expert mais comme superintendant d'un navire, a vu sa responsabilité pénale retenue, du seul fait de sa qualité d'expert, cette dernière ayant été reconnue comme constituant un facteur aggravant. En d'autres mots, ce superintendant n'aurait sans doute pas vu sa responsabilité pénale retenue, du fait de la faute commise, s'il n'avait pas eu aussi la qualité d'expert maritime.

La responsabilité de l'expert maritime - (suite & fin)

La Cour de Rennes (23 septembre 2004, n° JurisData 2004-258497), statuant en matière correctionnelle, a encore vu un expert maritime, mandaté par l'armateur d'un navire, poursuivi pour homicide involontaire aux motifs qu'il a pu être établi qu'il s'était rendu coupable, dans l'exécution de sa mission, d'un ensemble de négligences actives et passives, constitutives d'une faute caractérisée, ayant permis la réalisation du dommage. Il était fait grief à l'expert maritime d'avoir, par maladresse, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence, en accumulant une série d'insuffisances dans le choix du navire, du consultant naval, de l'équipage, dans le domaine de la sécurité et des procédures de mise en place de moyens d'alerte et de détresse et dans la préparation et l'exploitation du navire, causé la mort par suite du naufrage de celui-ci.

La qualité d'expert maritime de l'auteur d'une faute peut donc, en matière pénale, être considérée comme un élément aggravant, de nature à faciliter les poursuites devant les juridictions répressives en cas de drame humain, pour et autant, bien entendu, que celui-ci ait résulté, en tout ou partie, de la faute imputée à l'expert.

En conclusion, à tout le moins sur le plan de la responsabilité civile, il apparaît que l'expertise maritime est une activité technique à risques, pouvant engager la responsabilité de son auteur ; la tendance est très nette et la Chambre Nationale des Experts Maritimes en a parfaitement pris conscience en rappelant sur son site internet que *"l'expert qui est faillible et a droit à l'erreur, a le devoir impératif de garantir sa responsabilité par une police d'assurance appropriée"*.

