

Expert maritime et transport maritime

RNCP34244 · RNCP · Publiée

L'essentiel

Niveau de qualification	Niveau 7
Code(s) NSF	313
Formacode(s)	41066, 31895
Code(s) ROME	C1106, K1903, C1109, N3201, H1101
Type d'enregistrement	Enregistrement sur demande
Date d'enregistrement	10/10/2019
Date d'échéance	10/10/2022

Certificateur(s)

UNIVERSITE LE HAVRE NORMANDIE · SIRET : 19762762300097

Partenaires habilités

3 organismes habilités, d'après la liste publiée par France compétences : 3 à former.

Organisme	SIRET	Habilitation
CTE ETUDES SCE ASSUREUR MARITIM TRANSP	35103020000072	Former
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE MARITIME	13001309700071	Former
Union Patronale des Experts Maritimes	—	Former

Résumé de la certification

OBJECTIFS ET CONTEXTE

La certification a été créée en 2006 pour répondre aux attentes des navigants, ayant une réelle expérience de la mer, dans leur souhait de reconversion vers le métier d'expert maritime et transports. Le métier n'étant pas réglementé en France et les professionnels ayant constaté un déficit de formation et de qualification des experts maritimes « ingénieurs conseils », l'Université Le Havre Normandie, l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, l'Union Professionnelle des Experts Maritimes et le Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transports ont associé leurs compétences pour développer une certification d'expert maritime et transport maritime.

Ceci étant, le métier d'expert maritime et transports, s'il est à la marge par le nombre de personnes en exercice sur les territoires métropolitains et outre-mer, est vieillissant et un renouvellement à court terme et qualitatif doit être envisagé pour répondre aux besoins de la clientèle et des mandants.

Depuis plus de 10 années, nous formons des experts maritimes généralistes, capables d'intervenir dans plusieurs spécialités de l'expertise maritime ; en revanche, en 2017, la majorité des experts maritimes en place ont des activités limitées à une ou deux spécialités. Il y a donc une demande évidente de formation pour les experts mono spécialité en place afin qu'ils puissent développer leur activité. Suite au dernier conseil de perfectionnement de la certification et suite au bilan de l'activité des membres de l'UPEM réalisés en 2017, les professionnels mettent en avant leur réelle difficulté à transmettre les cabinets d'expertise maritime à de jeunes confrères entrant dans le métier. Une difficulté majeure rencontrée est l'absence totale de formation à la pratique de l'expertise maritime et transports et la baisse générale du niveau technique des personnes intéressées par le métier et donc susceptibles de remplacer les partants. La baisse générale du niveau des formations supérieures maritimes, le peu de pratique des postulants et l'abandon de la polyvalence pour les brevets marine marchande impliquent la nécessité de notre certification.

De plus, les mandants des cabinets d'expertise ou les organismes qui gèrent les listes d'experts maritimes avec leurs spécialités sont en demandes permanentes de professionnels formés qui assureront des services de qualité et surtout des services correspondant à leur attente dans la forme de l'expertise, dans la pratique de l'expertise et dans la bonne connaissance technique du sujet.

Les professionnels de l'expertise maritime et les mandants des cabinets d'expertises maritimes sont donc en demande permanente pour l'arrivée dans la profession de nouveaux experts ayant une formation complète de niveau I qui leur permettra :

- d'intégrer sans difficulté un cabinet d'expertise ;
- de remplacer les experts maritimes cessant leurs activités ;
- de pratiquer l'expertise en conformité avec les attentes des mandants essentiellement des assureurs « dans les règles de l'art » et en conformité avec la déontologie ;
- de valoriser le métier d'expert maritime en général.

En 2017, nous avons fait évoluer l'intitulé de notre certification « d'expert maritime » à « expert maritime et transports » ; en effet, les mandants principaux sont les Assureurs et ce sont les branches professionnelles maritime et transports de ces Assureurs qui missionnent les experts. La finalité est donc de « parler » à tous les acteurs du monde maritime qui souhaitent utiliser les compétences d'experts titulaires de notre certification.

L'évolution de notre certification a été validée lors du dernier conseil de perfectionnement qui s'est tenu le 20 décembre 2017.

ACTIVITÉS VISÉES

L'expert maritime et transport maritime intervient à la demande de divers donneurs d'ordre du monde maritime et transport, qu'ils soient professionnels, institutionnels ou particuliers.

Auprès de ses mandants assureurs dans le cas d'avaries, il préconise des mesures conservatoires, identifie le bien endommagé, détermine l'origine du sinistre, procède éventuellement à la mise en cause du ou des responsables supposés, décrit les dommages, chiffre le quantum des dommages, évalue les abattements pour différencier des vices et la vétusté du navire ou des matériels expertisés. Il peut aussi évaluer les parts d'une exploitation.

Au niveau institutionnel, l'expert peut intervenir, auprès des douanes, par exemple pour la détermination de la valeur d'un navire en cours d'importation, ou auprès des services fiscaux pour la détermination de la valeur d'un navire entrant dans un actif successoral, ou encore auprès des tribunaux civils ou de commerce pour des expertises judiciaires.

Auprès de professionnels, il peut aussi être missionné par des vendeurs, acheteurs ou courtiers pour examiner des navires à la vente en vue d'en constater l'état, déterminer les différents travaux à réaliser ou par des chantiers pour suivre des travaux, constater des manquements, valider des garanties.

Il peut être également amené, dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou judiciaires, à réaliser des examens d'avaries de navires, de marchandises ou d'installations portuaires.

Ses missions ont pour objet d'informer techniquement ses mandants tout en préservant leurs intérêts afin que ces derniers puissent appliquer un contrat d'assurance, ou prendre une décision technique ou juridique, ou encore valider la bonne réalisation de prescriptions techniques. Toute mission se clôt par la rédaction et l'émission d'un rapport d'expertise dont le destinataire est le mandant. Ce rapport d'expertise a pour objet de répondre exactement à la demande technique du mandant en respectant la forme et la déontologie de l'expertise maritime.

La forme des missions reçues est en général la même, toutefois les experts maritimes sont amenés à intervenir dans des domaines qui sont différents et qui font appel à :

- des connaissances techniques différentes ;
- des méthodologies de travail différentes ;
- des réglementations différentes ;
- des spécificités particulières dans la rédaction des rapports d'expertise ;
- des approches différentes du milieu.

Ces domaines différents sont au nombre de 5 :

- Marine de commerce.
- Plaisance.
- Pêche.
- Facultés, transport de marchandises.
- Recours, actions techniques en défense d'un tiers mis en cause, qu'il fasse partie des 4 domaines ci-dessus ou qu'il soit chantier de réparation ou tout autre intervenant.

COMPÉTENCES ATTESTÉES

Bloc 1 : Réaliser une expertise sur corps de navires de commerce (coque et machine)

- Organiser et réaliser une expertise sur les plans technique, juridique et formel ;
- Rédiger un rapport d'expertise d'avaries sur corps de navires de commerce ;
- Établir et rédiger un rapport de visite avant ou après affrètement d'un navire de commerce.

Bloc 2 : Réaliser une expertise d'avaries sur facultés (toutes marchandises transportées sur navire ou par voie terrestre) :

- Organiser et réaliser une expertise sur les plans technique, juridique et formel ;
- Rédiger un rapport d'expertise d'avaries sur facultés.

Bloc 3 : Réaliser une expertise de partie (assurance responsabilité civile) et expertise judiciaire

- Organiser et réaliser une expertise sur les plans technique, juridique et formel ;
- Rédiger un rapport d'expertise pour l'assureur responsabilité civile ;
- Rédiger un rapport d'expertise pour la juridiction dans le cadre de l'expertise judiciaire ;
- Calculer les pertes d'exploitation, les dommages immatériels directs et indirects.

Bloc 4 : Réaliser une expertise sur corps de navires de pêche

- Organiser et réaliser une expertise sur les plans technique, juridique et formel ;
- Rédiger un rapport d'expertise d'avaries sur corps de navires de pêche ;
- Établir et rédiger un rapport d'expertise de pré-assurance et de pré-achat ;
- Calculer une indemnité de remorquage.

Bloc 5 : Réaliser une expertise

sur navires de plaisance et grande plaisance

- Organiser et réaliser une expertise sur les plans technique, juridique et formel ;
- Rédiger un rapport d'expertise d'avaries en plaisance/grande plaisance ;
- Établir et rédiger un rapport d'expertise de pré-assurance et de pré-achat.

Blocs de compétences

RNCP34244BC01 — Réaliser une expertise sur corps de navires de commerce (coque et machine).

LISTE DE COMPÉTENCES

Evaluer l'environnement juridique, technique et réglementaire dont les codes internationaux pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Safety Management ISM et International Ship and Port Facility Security ISPS),

Calculer une pesée de navire,

Analyser la requête et déterminer les intervenants à l'expertise,

Etablir la chronologie des faits, conseiller les parties prenantes et mettre en cause les responsables identifiés,

Appliquer la législation et la réglementation adaptées au contexte de l'expertise,

Rédiger un rapport d'expertise d'avaries sur corps de navires de commerce,

Communiquer les résultats au mandant de l'expertise,

Assurer une veille réglementaire et technique.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Evaluation écrite sur les bases techniques en structure et stabilité des navires (1h30),

Etude de 3 cas pratiques sur corps de navires de commerce (3heures, évaluation écrite).

RNCP34244BC02 — Réaliser une expertise d'avaries sur facultés (toutes marchandises transportées sur navire ou par voie terrestre)

LISTE DE COMPÉTENCES

Evaluer l'environnement juridique, technique et réglementaire,

Analyser la requête et déterminer les intervenants à l'expertise,

Etablir la chronologie des faits, conseiller les parties prenantes et mettre en cause les responsables identifiés,

Appliquer la législation et la réglementation adaptées au contexte de l'expertise,

Appliquer les spécificités liées au transport de colis lourds,

Rédiger un rapport d'expertise d'avaries sur facultés,

Communiquer les résultats au mandant de l'expertise,

Assurer une veille réglementaire.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Rédaction de 2 (au maximum) rapports d'expertise d'avaries sur facultés (3 heures, évaluation écrite).

RNCP34244BC03 — Réaliser une expertise de partie (assurance responsabilité civile) et expertise judiciaire.

LISTE DE COMPÉTENCES

Evaluer l'environnement juridique, technique et réglementaire,
Analyser la requête et déterminer les intervenants à l'expertise,
Etablir la chronologie des faits, conseiller les parties prenantes et mettre en cause les responsables identifiés,
Appliquer la législation et la réglementation adaptées au contexte de l'expertise,
Etablir des solutions techniques en réponse aux tiers,
Rédiger un rapport d'expertise dans le cadre de l'assurance responsabilité civile,
Communiquer les résultats au mandant de l'expertise, et, dans le cadre de l'expertise judiciaire, aux parties et à la juridiction,
Assurer une veille réglementaire et technique.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Mise en forme d'un rapport d'expertise de partie en fonction de l'environnement juridique et technique (3 heures, évaluation écrite).

RNCP34244BC04 — Réaliser une expertise sur corps de navires de pêche.

LISTE DE COMPÉTENCES

Evaluer l'environnement juridique, technique et réglementaire,
Analyser la requête et déterminer les intervenants à l'expertise,
Etablir la chronologie des faits, conseiller les parties prenantes et mettre en cause les responsables identifiés,
Appliquer la législation et la réglementation adaptées au contexte de l'expertise,
Appliquer les conventions de remorquage,
Rédiger un rapport d'expertise d'avaries sur navires de pêche,
Etablir et rédiger un rapport d'expertise de pré-assurance et de pré-achat,
Communiquer les résultats au mandant de l'expertise,
Assurer une veille réglementaire et technique.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Etude de 3 cas pratiques d'avaries sur corps de navires de pêche (3 heures, évaluation écrite).

RNCP34244BC05 — Réaliser une expertise sur navires de plaisance et grande plaisance.

LISTE DE COMPÉTENCES

Evaluer l'environnement juridique, technique et réglementaire,
Analyser la requête et déterminer les intervenants à l'expertise,
Etablir la chronologie des faits, conseiller les parties prenantes et mettre en cause les responsables identifiés,
Appliquer la législation et la réglementation adaptées au contexte de l'expertise,
Rédiger un rapport d'expertise d'avaries en plaisance et en grande plaisance,
Etablir et rédiger un rapport d'expertise de pré-assurance et de pré-achat,
Communiquer les résultats au mandant de l'expertise,
Assurer une veille réglementaire et technique.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Analyse de 2 cas pratiques en plaisance et grande plaisance (3 heures, évaluation écrite),
Entretien individuel devant jury (30 minutes) sur un sujet lié à la plaisance.

Secteur d'activité et type d'emploi

SECTEURS D'ACTIVITÉS

L'expert maritime et transport maritime peut exercer son métier en nom propre ou dans le cadre d'une société comme professionnel libéral ou comme salarié. Il agit pour le compte de :

- Compagnies d'assurances
- Courtiers d'assurance
- Agents d'assurance

- Armateurs
- Affréteurs
- Courtiers maritimes
- Commissionnaires de transport
- Transporteurs maritime et terrestre
- Tous professionnels et particuliers ayant besoin de recourir à ses services
- Tribunaux
- Avocats

TYPE D'EMPLOIS ACCESSIBLES
Expert maritime

Marché du travail

Indicateurs au niveau des familles professionnelles (FAP) des métiers visés, agrégés au niveau national — France Travail / DARES (open data).

Tension de recrutement (DARES 2024)	Modérée (3/5) Moyenne pondérée par l'emploi ; les familles ci-dessous s'échelonnent de 2 à 5 sur 5.
Facteurs principaux	Lien formation-emploi, Manque de main-d'œuvre disponible
Salaire médian (mensuel)	2 261 €
Diplôme le plus fréquent	Diplôme de niveau bac+5 ou plus (doctorat, master ou équivalent) en sciences humaines et droit (58 % des actifs en emploi)
Familles professionnelles (FAP)	G1X75 — Techniciens et agents de maîtrise en assistance et support technique client et en installation et maintenance télécoms et courants faibles · tension 5/5 (Très élevée) H1X92 — Ingénieurs en maintenance et support technique client · tension 5/5 (Très élevée) J0X30 — Manutentionnaires et déménageurs peu qualifiés · tension 2/5 (Faible) J0X31 — Manutentionnaires et déménageurs qualifiés · tension 3/5 (Modérée) J5X80 — Techniciens d'exploitation et d'administration des transports · tension 4/5 (Élevée) J6X90 — Cadres des transports et du tourisme · tension 3/5 (Modérée) L5X91 — Juristes et avocats · tension 3/5 (Modérée) QAX03 — Experts de l'assurance · tension 4/5 (Élevée) QBX01 — Gestionnaires de la banque et de l'assurance · tension 3/5 (Modérée)
Projets de recrutement (BMO 2026)	36 947
Jugés difficiles à recruter	33 %
Emplois saisonniers	32 %
Familles professionnelles (FAP)	G1X75 — Techniciens et agents de maîtrise en assistance et support technique client et en installation et maintenance télécoms et courants faibles H1X92 — Ingénieurs en maintenance et support technique client J0X30 — Manutentionnaires et déménageurs peu qualifiés J0X31 — Manutentionnaires et déménageurs qualifiés J5X80 — Techniciens d'exploitation et d'administration des transports J6X90 — Cadres des transports et du tourisme L5X91 — Juristes et avocats QAX03 — Experts de l'assurance QBX01 — Gestionnaires de la banque et de l'assurance

Voies d'accès

MODALITÉS D'ACCÈS

Formation continue, VAE

PRÉREQUIS À L'ENTRÉE EN FORMATION

Navigants français et étrangers détenant un brevet « illimité » de niveau II ou III tel que défini par la convention STCW et ayant exercé au minimum 2 ans dans les fonctions de second capitaine ou second mécanicien. La convention STCW correspond à la réglementation internationale définissant les niveaux à acquérir et les temps de navigation à acquérir pour naviguer dans la marine marchande sous tout pavillon ; les brevets ainsi obtenus sont alors classifiés en fonction des tailles et puissances des navires.

Brevet illimité : brevet permettant d'être commandant ou chef mécanicien sur des navires de toutes tailles et de toutes puissances.

Types de brevets : Capitaine de première classe de la navigation maritime, capitaine, chef mécanicien, second, second capitaine, second mécanicien.

- Officiers de la marine nationale ayant acquis en service actif le grade de capitaine de corvette au minimum avec une expérience significative de la mer (trois ans au minimum). Le grade de capitaine de corvette (équivalent niveau II) est un grade militaire de la marine nationale qui ne correspond pas à un brevet mais à un parcours d'officier supérieur.
- Non navigants titulaires d'un diplôme d'ingénieur (niveau I) avec une connaissance du milieu maritime (exemples : architecte naval, concepteur de navires, etc.).

COMPOSITION DU JURY — FORMATION CONTINUE

2 membres universitaires de l'autorité délivrant la certification :

- Le président de l'université Le Havre Normandie ou son représentant.
- La responsable pédagogique de la certification.

4 membres extérieurs :

- Le président de l'UPEM, expert maritime et transports.
- Le directeur de mémoire, expert maritime et transports.
- Le directeur de l'ENSM, officier marin.
- Un expert maritime et transports, membre de l'UPEM.

COMPOSITION DU JURY — VAE

En application du décret n° 2002-615 du 26 avril 2002, le jury de VAE est composé :

- Du président du jury (professionnel du secteur)
- De quatre professionnels dans le domaine de spécialité (50% salariés de la fonction ; 50% dirigeants)
- Du responsable pédagogique de la certification
- D'un enseignant chercheur élu par la commission de la formation et de la vie universitaire

Base légale

Date de décision	10/10/2019
Durée de l'enregistrement	3 ans
Date d'échéance de l'enregistrement	10/10/2022

Statistiques

Année	Certifiés	Dont VAE	Insertion 6 mois	Métier 2 ans
2017	10	0	100 %	—
2016	6	0	100 %	—

Pour plus d'informations

LIEN VERS LE DESCRIPTIF

<https://www.univ-lehavre.fr/spip.php?formation111>

Fiche officielle (France Compétences)

<https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/34244/>

Entrées et sorties de formation

Entrées en formation	7
Parcours menés à terme	7
Taux d'achèvement	100 %
Période	02/2022 – 01/2023

Entrées et sorties — Caisse des Dépôts (open data), tous organismes confondus.

Demande CPF — formations engagées

Dossiers CPF engagés	11
Montant total engagé	38 516 €
Coût moyen par dossier	3 501 €
Durée moyenne	76 h
Période	05/2020 – 10/2022
France compétences	63 %
Reste à charge titulaire	37 %

Formations engagées via le CPF — Caisse des Dépôts (open data), tous organismes confondus.