

UNIVERSITÉ DE DROIT, D'ÉCONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-
MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

LE RÔLE DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION : l'exemple du BUREAU VERITAS

**MÉMOIRE POUR LE D.E.S.S
de Droit Maritime et des Transports**

Présenté par Mlle ZAVOREO Željana

**Directeur de recherche : M. Christian SCAPEL, Maître de
Conférence à l'Université de Droit, d'Economie et des Sciences
d'Aix-Marseille**

Année de Soutenance : 2004

SOMMAIRE

SIGLES ET ABREVIATIONS

INTRODUCTION

PARTIE I – LES SOCIETES DE CLASSIFICATION

CHAPITRE I – Origine et évolution des sociétés de classification

SECTION I – Les principales sociétés de classification

SECTION II – Le Bureau Veritas

CHAPITRE II – Les prestations des sociétés de classification

SECTION I – Les prestations privées

SECTION II – Les prestations statutaires

PARTIE II – LA RESPONSABILITE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION

CHAPITRE I – La responsabilité du fait des prestations privées

SECTION I – La responsabilité contractuelle

SECTION II – La responsabilité extra-contractuelle

CHAPITRE II – La responsabilité du fait des fonctions statutaires

SECTION I – La responsabilité à l'égard de l'Etat

SECTION II – La responsabilité pénale

CONCLUSION

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES MATIERES

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ABS - *American Bureau of Shipping*
BV - Bureau Veritas
Cass. civ. - Chambre civile de la Cour de cassation
Cass. com. - Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. crim. - Chambre criminelle de la Cour de cassation
CCS - *China Classification Society*
C.E. - Conseil d'Etat
CMI - Comité Maritime International
CRS - Croatian Register of Shipping
D.M.F. - Droit Maritime Français
D.M. - *Diritto Marittimo*
DNV - *Det Norske Veritas*
EURACS – *European Association of Classification Societies*
GL - *Germanischer Lloyd*
GT - Gross Tonnage
H.L. - *House of Lords*
HRS - *Hellenic Register of Shipping*
HSSC - *Harmonized System of Survey and Certification*
IACS - *International Association of Classification Societies*
ILL - *International convention on Load Lines*
IMO - *International Maritime Organisation*
IPSEM - *International Port & Safety & Environment Management code*
IRS - *Indian Register of Shipping*
ISM - *International Safety Management code*
ISO - *International Standard Organisation*
ISPS - *International Ship & Port facility Security code*
JCP - La Semaine Juridique
KRS - *Korean Register of Shipping*
LAN - *Lloyd's register of shipping, American bureau of shipping, Norske veritas*
LL - *Load Lines*
L.L.R. - *Lloyd's Law Report*
LRS - *Lloyd's Register of Shipping*
MARPOL - *International convention for the prevention of pollution from ships*
MED - *Marine Equipment Directive*
NKK - *Nippon Kaiji Kyokai*
OMI - *Organisation Maritime Internationale*
PRS - *Polish Register of Shipping*
PUAM - *Presses Universitaires d'Aix-Marseille*
QSCS - *Quality System Certification Scheme*
RCD - *Recreational Craft Directive*
Rec. Leb. - *Recueil Lebon*

RINA - *Registro Italiano Navale*
RMRS - *Russian Maritime Register of Shipping*
SMS - *Safety Management System*
SOLAS - *Safety Of Life At Sea*
TGI - *Tribunal de Grande Instance*
TJB - *Tonneaux de Jauge Brute*

INTRODUCTION

Les sociétés de classification sont les plus anciens organismes de contrôle technique qui existent depuis le 18^{ème} siècle.

Si à l'époque les toutes premières activités des sociétés de classification étaient de renseigner les assureurs sur la qualité et la fiabilité des navires, aujourd'hui, les sociétés de classification exercent un travail considérable qui est un élément indissociable du bon fonctionnement de l'ensemble des activités maritimes. Cette importance, au travers des problèmes juridiques et pratiques qu'elle soulève, rend légitime cette étude même si cette dernière ne peut être exhaustive.

Les plus grandes sociétés de classification sont aujourd'hui rassemblées dans l'IACS, l'Association Internationale des Sociétés de Classification.

L'IACS veille sur la qualité de prestations des sociétés et travaille sur l'uniformisations de leur règles et règlements. De ce fait elle empêche la concurrence déloyale entre ses membres.

Finalement, elle a une fonction de protection économique de ses membres envers les sociétés dites de « complaisance ».

Une des plus grandes sociétés de classification au monde est le Bureau Veritas (BV).

Cette étude a pour objet de montrer le rôle des sociétés de classification dans le monde maritime d'aujourd'hui à travers son exemple.

L'histoire, l'organisation et les activités du Bureau Veritas seront décrites pour donner une vue sur l'ensemble des activités des sociétés de classification, mais aussi pour montrer les nuances d'une possible distinction entre les sociétés.

Les activités des sociétés de classification ont commencé à se diversifier avec le développement de la technique d'une part, et d'autre part, avec les interventions des gouvernements dans la sécurité maritime en créant différentes conventions internationales au cours du 20^{ème} siècle.

Au delà des activités d'origine des sociétés, la classification des navires et la publication des registres, les sociétés interviennent également pour constater la conformité aux règles et normes tant nationales qu'internationales, domaine dans lequel elles agissent notamment par délégation de différents Etats.

Ces activités sont collectivement désignées par « certification ». On appelle ce type de prestations « les prestations statutaires » pour les différencier des prestations « privées » dans le cadre de la classification.

Hormis ces activités classiques, les sociétés publient «Les règlements», avec leurs propres règles qui s'appliquent dans le cadre de la classification. Les sociétés exercent aussi d'autres activités qui ne sont pas celles précitées, mais qui sont connexes à celles de la classification et la certification.

Pour comprendre le rôle des sociétés de classification, il est nécessaire non seulement de décrire leurs activités, mais aussi d'examiner leur responsabilité qui se crée autour de ses activités.

Il faut distinguer l'origine des actions pour apprécier les différents régimes juridiques.³

En effet la distinction importante à l'égard de la responsabilité des sociétés existe quand elles exercent leur prestations en leur propre nom et au nom d'Etat, ainsi que quand elles agissent dans le domaine contractuel, ou quand la responsabilité se pose pour elles dans le domaine extra-contractuel.

Le Doyen Rodière avance l'idée que les sociétés de classification doivent être responsables pour toutes fautes commises. Mais admettre une telle responsabilité est une question sur laquelle les jurisprudences différentes, nationales et étrangères, hésitent parfois.

³ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 5.

L'examen du navire par la société de classification est-elle une garantie de navigabilité de ce dernier ? *A contrario*, si le navire coule, la société est-elle responsable pour l'inexécution de ses prestations ?

A ce questionnement légitime on se propose, non d'y répondre , mais de montrer les différentes solutions de la doctrine et de la jurisprudence. Dans cette étude on s'orientera principalement vers la jurisprudence française, mais on se référera également à la jurisprudence anglo-américaine, souvent différente de la première.

En analysant les différentes décisions des tribunaux sur la responsabilité des sociétés de classification, on s'efforcera de donner chaque fois un exemple concret de mise en cause du Bureau Veritas, s'il y en a eu.

La tâche des sociétés de classification se révèle difficile par leur obligation de concilier rigueur et rentabilité à l'égard de leurs clients et d'accomplir leur mission de délégués des Etats en imposant le respect des règles minimales de sécurité sans froisser pour autant les utilisateurs de pavillons parfois accommodants.²

Dans une première partie on tentera d'analyser les sociétés de classification dans leur rôle général, puis, dans un seconde partie on s'efforcera d'exposer les différents régimes des responsabilités qui leur incombent.

² C. SCAPEL, préface de l'ouvrage de M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004.

PARTIE I – LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Pour pouvoir apprécier les sociétés de classification et leur rôle, ainsi que l'ensemble de leurs prestations dans le monde maritime d'aujourd'hui, il est nécessaire de retracer d'abord leur origine et évolution (Chapitre I) et ensuite de présenter en détail leurs prestations (Chapitre II).

CHAPITRE I – Origine et évolution des sociétés de classification

Le Bureau Veritas est une des plus grandes et importantes sociétés de classification au monde. Le but de ce mémoire étant de montrer le rôle des sociétés de classification au travers de l'exemple du Bureau Veritas, il s'avère logique d'étudier d'abord de façon générale les principales sociétés de classification (Section I) et ensuite le Bureau Veritas comme exemple à part (Section II).

SECTION I – Principales sociétés de classification

Toutes les principales sociétés de classification ont à peu près parcouru le même chemin dès leurs fondations au 19^e siècle pour les mêmes raisons économiques, jusqu'à leur rassemblement au sein de l'IACS, l'Association Internationale de Sociétés de Classification, pour faciliter et préserver leurs moyens de fonctionnement. Pour mieux comprendre le présent et éventuellement le futur des sociétés de classification dans le cadre de l'IACS (§ II), il faut d'abord essayer de comprendre leur passé (§ I).

§ I – L'évolution des sociétés de classification dans l'histoire

Les sociétés de classification sont les plus anciens organismes de contrôle technique.⁴ L'origine de leurs activités remonte au 17^{ème} siècle et se situerait dans un bar (*Coffee house*) du port à, *Tower street*, à Londres.

Près des quais, le bar fut fréquenté par les personnes du milieu maritime : les marins et officiers, les assureurs et courtiers, les armateurs, etc.

Les gens de même profession et de même milieu professionnel transmettaient les différentes informations et renseignements relatifs aux navires et au commerce maritime. La légende dit que le propriétaire du café, Monsieur Edward Lloyd, a commencé à transmettre ces informations aux personnes qui étaient intéressées ; ce qui n'était avant que de simples discussions devint par la suite un journal "officiel" appelé le "*Lloyd's News*".⁵

Le même journal prit en 1726 le célèbre nom de "*Lloyd's list*", que les assureurs utilisèrent pour donner une cote aux navires.

Mais le journal précité ne pouvait pas contenir suffisamment de renseignements sur les navires, c'est pourquoi les assureurs qui éditaient ce journal créèrent entre les années 1730 et 1760 un registre portant des renseignements plus précis et fiables ; ce registre fut intitulé "*Lloyd's register of shipping*".

⁴ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 1.

⁵ G. BLAKE, *Lloyd's register of shipping: 1760 to 1960*, Lloyd's society publication, 1960, p. 1. et s.

On peut donc en tirer la conclusion que la première société de classification fut créée au cours de 18^{ème} siècle et que les premières activités des sociétés de classification étaient de renseigner les assureurs sur la qualité et la fiabilité des navires.

Hormis le *Lloyd's register of shipping*, les principales sociétés de classification furent fondées au cours de 19^{ème} siècle, comme le Bureau Veritas en 1828, *l'American Bureau of Shipping* en 1862, *le Det Norske Veritas* en 1864, le *Nippon Kaiji Kyokai* en 1899, etc.

Les activités des sociétés de classification ont commencé à se diversifier avec le développement de la technique d'une part et, d'autre part, avec les interventions des gouvernements dans la sécurité maritime créant les différentes conventions internationales au 20^{ème} siècle.

Les sociétés de classification sont la plupart du temps des entreprises privées à vocation internationale, c'est-à-dire représentées et reconnues dans plusieurs Etats. Toutefois, certaines sont des organismes publics, comme par exemple la RINA, *Registro italiano navale*, mais qui exercent, comme les autres, une activité internationale et qui sont, donc, représentées et reconnues dans plusieurs Etats.

Parmi les sociétés de classification on trouve aussi des organismes para gouvernementaux, des fondations et des associations à but non lucratif.

En dépassant les raisons politiques⁶ et ensuite celles de la concurrence, les plus importantes sociétés de classification d'aujourd'hui sont réunies dans l'IACS⁷, l'Association Internationale des Sociétés de Classification.

§ II – L'IACS

L'IACS (*International Association of Classification Societies*), est l'association des sociétés de classification les plus importantes du monde.

L'IACS fut créée par 7 sociétés de classification le 11 Septembre 1968 :

ABS - *American Bureau of Shipping*,

BV - *Bureau Veritas*,

DNV - *Det Norske Veritas*,

GL - *Germanischer Lloyd*

LRS - *Lloyd's Register of Shipping*,

NKK - *Nippon Kaiji Kyokai*

RINA - *Registro Italiano Navale*,

3 sociétés de classification sont devenues membres après :

⁶ Voir Partie I, Chapitre I, Section II, § I, A, Histoire de Bureau Veritas, p. 17.

⁷ *International association of classification societies*.

CCS - *China Classification Society* (1988)

KRS - *Korean Register of Shipping* 1975 (1988)

RMRS - *Russian Maritime Register of Shipping* (1969)

2 membres associés devraient devenir membres à part entière autour de l'an 2005 :

CRS - *Croatian Register of Shipping* (1973 en succession de la *Yougoslavian Register of Shipping*)

IRS - *Indian Register of Shipping* (1991)

2 sociétés de classification envisagent actuellement de devenir les membres associés de l'IACS. Ce sont l'*Hellenic Register of shipping* (HRS) et le Bureau Indonésien de classification.

La question de l'acceptation de la société grecque (HRS) dans l'IACS a créé une situation intéressante, qui illustre les difficultés d'harmonisation sur les exigences de qualité des sociétés de classification (donc sur la sécurité maritime) entre l'Union Européenne et l'IACS.

Ainsi, selon M. P. Boisson⁸ : “ *Bien que la société grecque remplisse les conditions d'accès et figure parmi les organismes reconnus par l'Union Européenne, sa candidature ne fait pas l'unanimité au sein de l'Association en raison des taux de pertes très élevés de la flotte classée à son registre.* ”

Ainsi, on peut se demander si l'Europe a des exigences moins élevées que l'IACS ou bien s'il s'agit plutôt de décisions politiques. En tout cas, on peut supposer qu'il y aura encore beaucoup de travail à faire pour améliorer les relations de l'IACS avec l'Union Européenne et permettre ainsi une uniformisation encore plus grande des règles et exigences en matière de sécurité maritime.

Une seule fois une Société de classification a été expulsée de l'IACS. Il s'agit de la PRS, *Polish Register of Shipping*, qui est devenue membre en 1970 et a été temporairement exclue après une enquête sur les transferts de classe en 2000, suite au naufrage du navire *Leader L* avec le décès de 18 personnes.

L'IACS se compose aujourd'hui de 10 sociétés qui à elles seules classent un peu plus de 90 % de la flotte mondiale en tonnage et plus de 50 % en nombre d'unités.

La flotte mondiale classée par les principales sociétés de classification membres de l'IACS se partage ainsi:

⁸ *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 1998, p. 136.

| Société de Classification | Navires | Gt ⁹ (m) | Bureaux à l'étranger | Nombre d'employés |
|---------------------------|---------|---------------------|----------------------|-------------------|
| ABS | 11,301 | 100.0 | 171 | 1.548 |
| BV | 6,700 | 40.0 | 500 | 1.900 |
| CCS | | | 51 | 14 |
| DNV | 4,536 | 78.8 | 300 | 1.240 |
| GL | 4,804 | 29.0 | 150 | 1.670 |
| KRS | 1,995 | 17.9 | 59 | 422 |
| LRS | 6,280 | 104.7 | 280 | 1.600 |
| NKK | 6,547 | 104.9 | 192 | 950 |
| RINA | 3,757 | 16.7 | 54 | 427 |
| RMRS | 6,598 | 17.6 | 42 | 1.025 |

Source : P. BOISSON, *Maritime safety*, Lecture 7, What is a Classification Society ?, Main class societies, présentation, IMLI, 2004, diapositive n° 39.

Les conditions d'entrée dans l'IACS pour être membre sont :

1. une participation active dans un groupe de travail de l'IACS depuis plus de 3 ans,
2. une expérience de 30 années dans le domaine de la classification,
3. une flotte classée d'au moins 1500 navires de mer de plus de 100 tjb¹⁰ représentant un tonnage d'au moins 8 millions de tjb,
4. un personnel technique de 200 experts exclusifs,
5. la possession d'un certificat d'assurance qualité conforme aux exigences de l'IACS et en cours de validité.

Les exigences (moins élevées) d'entrée dans l'IACS pour être membre associé sont:

1. une expérience de 15 ans dans le domaine de la classification,
2. une flotte classée d'au moins 750 navires représentant un tonnage d'au moins 2 millions de tjb,
3. un personnel technique d'au moins 75 experts exclusifs,
4. l'obligation de publier des règlements en anglais,
5. l'obligation de publier un registre.

⁹ Gros tonnage

¹⁰ Tonneaux de jauge brute

Le plus important organe de l'IACS est le Conseil qui regroupe les présidents de toutes les sociétés de classification membres. Le Président du Conseil est élu périodiquement et, actuellement, c'est M. Bernard ANNE, directeur du Bureau Veritas.

Ce Conseil reçoit une assistance du Groupe de politique générale (GPG), d'un Secrétariat permanent, ainsi que de 30 groupes de travail.

Grâce à ses structures permanentes, l'IACS peut contribuer efficacement à l'élaboration et à l'application de la réglementation internationale et des normes de classification.¹¹

Aujourd'hui on trouve 40 sociétés de classification au monde avec différents statuts juridiques et constances dans l'application des standards de sécurité. Ainsi, l'IACS a été créé pour deux raisons principales : la première était d'éviter la concurrence déloyale entre les sociétés de classification et la deuxième était d'établir un niveau de technique élevé qui s'applique à toutes les sociétés de classification membres de l'IACS.

Dans le cadre de cette lutte, un accord de transferts de classe (TOCA) a été signé au sein de l'IACS. Il s'agit d'empêcher le soi-disant "*class shopping*", pratique consistant pour certains armateurs à changer de société de classification juste avant la visite de renouvellement de classe, dans le but de se soustraire à des réparations onéreuses. Aussi, les sociétés de classification transmettent des renseignements sur les transferts de classe aux autorités de mémorandum de Paris. Quant au transfert de classe entre deux sociétés de classification membres de l'IACS, la concurrence déloyale est évitée en échangeant les informations relatives au navire concerné.

On comprend ainsi la nécessité qu'il y avait de se distinguer des sociétés de classification dites "de complaisance", qui n'appliquaient pas des standards techniques élevés pour attirer les clients.

Pour l'IACS l'objectif est de promouvoir les normes les plus élevées possibles, appliquées de la même manière par tous ses membres, dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution du milieu marin, de coopérer avec les organisations internationales maritimes compétentes et de maintenir une coopération étroite avec les industries maritimes sur le plan mondial.

Concernant l'unification des règles, presque 200 règles ont été adoptées par l'IACS jusqu'à aujourd'hui, touchant les sujets les plus divers tels que la protection incendie des espaces machines, les installations de gaz inerte à bord des pétroliers, etc.

Pour mieux saisir les difficultés liées à une recherche d'unification des règles mais aussi la légitimité de celle-ci, on peut prendre un autre exemple, celui d'un armateur qui s'adresse à une société de classification de l'IACS pour l'admission à la classe d'un navire déjà en service.

Dans ce cas, la demande de classification est traitée différemment suivant que le navire est classé par une autre société de l'IACS ou par une société qui n'est pas membre de l'IACS.

Bien évidemment, lorsque le navire change de classe entre deux sociétés de l'IACS, les examens et les visites sont moins approfondis que lorsque le navire est classé par une société qui n'est pas le membre de l'IACS.

¹¹ P. BOISSON, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 1998, p. 138.

Actuellement, le projet le plus important de l'IACS est le développement de Règles unifiées (*Common rules*) entrant en vigueur en 2005 dans le domaine de la construction navale pour les pétroliers et vraquiers à double-coque. L'intention finale est d'élargir les *Common rules* à tous les types de navires.

Concernant la coopération avec les organisations internationales maritimes, il est très important de signaler que depuis 1969 l'IACS est membre consultatif de l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale, la plus importante institution au monde concernant l'élaboration de la réglementation internationale relative à la sécurité maritime.

Il importe par ailleurs de préciser les différents modes de contrôle que l'IACS exerce sur ses membres. Il s'agit de contrôles internes par l'Association concernant ses membres.

L'IACS exerce deux types d'audits : les audits de qualité et les audits dits verticaux.

Dans le cadre des audits de qualité, l'IACS a mis en place un système d'assurance qualité (QSCS)¹² qui prend en compte toutes les prestations des sociétés de classification en matière de sécurité.

Pour exemple, au sein du Bureau Veritas, 2,3 auditeurs (souvent d'anciens experts de sociétés de classification) vérifient pendant 2,3 semaines la qualité des prestations des Bureaux d'approbation des plans pour les navires en construction et des Centres marines locaux pour les navires en service.

Dans le cadre des audits verticaux, les auditeurs de l'IACS vérifient la qualité des prestations depuis la demande d'intervention jusqu'à la délivrance du certificat requis. Il pourrait s'agir par exemple, suite à une visite périodique d'un navire, du réexamen de ce dernier dans un délai de trois mois afin de déterminer si la visite initiale a été menée dans des conditions satisfaisantes.

Bien entendu, ces types d'audits ne sont pas annoncés à l'avance aux sociétés de classification.

En prenant une fois de plus l'exemple du Bureau Veritas, il y a environ 10 audits verticaux chaque année sur le travail des inspecteurs de cette société de classification.

En totalité, le Bureau Veritas est soumis par l'IACS à environ 12 audits par an.

Les résultats des audits peuvent être, dans le cas positif, la conformité aux règles de QSCS et l'obtention d'un tel certificat par l'IACS, ou dans le cas négatif, la non-conformité aux règles de QSCS, dans lequel cas la société de classification est tenue de régulariser ses non-conformités dans un délai de 3 mois.

Le non-respect de ce délai peut amener jusqu'à l'exclusion temporaire ou définitive de la société de classification concernée, comme dans l'exemple de la PRS déjà mentionné.

¹² *Quality system certification scheme.*

Pour finir, il faut mentionner le contrôle exercé par l'IACS sur la qualification et la formation des experts des sociétés de classification membres.

Ainsi, parmi les critères minimaux de qualification, figurent la possession d'un diplôme délivré par une institution reconnue dans le domaine des sciences physiques ou de l'ingénierie, ou une qualification émanant d'un organisme nautique en plus d'une expérience pratique à la mer en tant qu'officier certifié de la marine marchande.

On peut donc conclure que les sociétés de classification membres de l'IACS, avec plus de 90 % de la flotte mondiale classée chez eux et avec plus d'une centaine de délégations d'Etats pour chacune d'entre elles, montrent une suprématie quantitative et qualitative et donc un caractère quasi-monopolistique du contrôle des navires. Cette importance quantitative et qualitative offre l'avantage d'apprécier l'unicité des contrôles de la classification puisque l'appréciation des normes internationales sera similaire d'un état du pavillon à l'autre si une même société classe les navires des deux Etats.¹³

Outre l'IACS, il existe d'autres associations de sociétés de classification, comme par exemple l'Association européenne des sociétés de classification (EURACS) et l'Alliance LAN (*Lloyd's register of shipping, American bureau of shipping, Norske veritas*). Ces associations regroupent certaines sociétés de classification (EURACS regroupe BV, GL, LRS et RINA) qui s'occupent de questions spécifiques à leur domaine. L'IACS demeure l'unique association de ce type qui regroupe l'ensemble des plus importantes sociétés de classification et qui s'occupe de toutes les questions qui les concernent.

Après avoir présenté l'histoire et le développement des principales sociétés de classification jusqu'à aujourd'hui, avoir souligné leur volonté d'agir de manière plus uniforme au sein de l'IACS, on s'attachera dans la section suivante à présenter le cas d'une seule société de classification : le Bureau Veritas. L'utilisation de ce modèle a pour fonction de montrer le rôle des sociétés de classification en général.

SECTION II – Le Bureau Veritas

Pour mieux comprendre les nombreuses activités du Bureau Veritas (§ II) il faut d'abord montrer comment les événements historiques ont amené le Bureau Veritas jusqu'à une telle diversité de ses activités et jusqu'à son organisation actuelle, adaptée à ces mêmes activités (§ I).

§ I – L'évolution dans l'histoire et l'organisation actuelle du Bureau Veritas

Dans ce chapitre les événements les plus importants de l'histoire du Bureau Veritas seront évoqués (A), ensuite sera présentée, son organisation actuelle selon ses activités principales (B).

¹³ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 286.

A – Histoire du Bureau Veritas

Au début du 19^{ème} siècle il n’y avait pas de règles sur la construction des navires ni aucun autre renseignement officiel sur la qualité des navires. Il n’existait aucune statistique sur les naufrages ou les avaries.

Cette situation a été particulièrement difficile pour les assureurs maritimes qui ne pouvaient pas déterminer les risques et calculer ainsi le taux des primes.

De plus, au cours de l’hiver 1821, survint une succession extraordinaire de naufrages qui provoquèrent la faillite des grandes compagnies d’assurances installées à Paris. Par la suite, une concurrence acharnée entre les quelques survivants fit tomber les primes à un niveau inquiétant. C’est dans ce climat économique dépressif que le futur Bureau Veritas fut créé.¹⁴

A l’époque Anvers faisait partie du Royaume des Pays-Bas, qui comprenait la Hollande et la Belgique actuelles. Cet état constituait une puissance maritime par sa situation au cœur de l’Europe occidentale, ses ressources industrielles et ses excellents débouchés sur la mer du Nord avec les ports d’Anvers, Rotterdam et Amsterdam.

Ainsi le 2 juillet 1828 à Anvers, le “ Bureau de renseignements pour les Assurances Maritimes ” est né de la volonté de deux assureurs et un courtier du port d’Anvers : Alexandre Delehay, né à Lille en 1788, Louis van den Broek, né à Anvers en 1803 et August Morel, né probablement à Dunkerque à la fin du 18^{ème} siècle.

L’idée était de tenir les assureurs maritimes au courant des primes en usage sur les différentes places commerciales et en même temps de fournir une description détaillée des bonnes et mauvaises qualités des navires qui fréquentaient les ports principaux des Pays-Bas.

L’année suivante, cette institution prit le nom de Bureau Veritas et le premier registre fut publié sous le nom de *Lloyd’s français* avec comme emblème le médaillon de la Vérité qui figure toujours en tête des publications du Bureau Veritas.

Dans le monde des assureurs et des affréteurs, le succès fut rapide car la méthode utilisée reposait sur une idée absolument neuve en matière de renseignements sur les navires. Le Bureau Veritas indiquait en effet le genre de navigation auquel pouvaient se livrer les navires et leur accordait une cote de confiance (3/3, 2/3, 1/3) déterminée par le mode de construction, la force des échantillons, la qualité des matériaux, l’âge des accidents qu’ils avaient subis antérieurement, enfin l’état d’entretien de la coque et du gréement.

¹⁴ Philippe BOISSON, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 1998, p. 127.

En octobre 1830, une succursale était ouverte à Paris où le Bureau Veritas devait installer définitivement son siège. Cette décision était dictée essentiellement par la place de plus en plus grande prise par l'assurance maritime à Paris, où s'étaient installées d'importantes compagnies.

A l'époque le registre du Bureau Veritas comportait plus de 10.000 navires. Les capitaines-experts se multipliaient dans les ports d'Europe et on allait bientôt relever leur présence en Amérique et aux Indes Néerlandaises.

Jusqu'à la moitié du 19^{ème} siècle l'activité du Bureau Veritas est à l'usage exclusif des assureurs maritimes. Le Bureau Veritas fait visiter par ses capitaines-experts tous les navires qui lui sont accessibles et la cote qui est dite " cote d'office " est ensuite, avec les renseignements annexes, inscrite au Registre annuel. Ni les armateurs, ni les chantiers ne sollicitent une inscription au Registre.

Celle-ci est le fait du Bureau Veritas qui fournit ensuite les renseignements à titre confidentiel et personnel aux assureurs ou affréteurs, moyennant un abonnement annuel assez élevé, mais qui constitue sa seule ressource.

Ce système devait durer jusque en 1850. A cette époque, les progrès de la technique navale, dus à l'introduction du fer puis de l'acier et au développement de la propulsion à vapeur, devaient remettre en cause les bases des renseignements recueillis et les méthodes employées pour établir la cote. Le Bureau Veritas a compris cette évolution et a jeté les bases d'une nouvelle organisation d'où devaient sortir les grandes lignes de la classification des navires telle qu'elle est entendue généralement aujourd'hui. Les techniques modernes introduisaient en effet dans la cotation des navires un nouvel élément : celui de la durée.

Pour répondre à ce nouvel impératif, le Bureau Veritas annonçait en 1851 la création vraiment révolutionnaire d'une nouvelle cote, la cote à terme ou cote de durée et, autre innovation capitale, il proposait aux intéressés directs, c'est-à-dire aux armateurs de suivre la construction de leurs navires et de les surveiller ensuite lors de leur vie active.

La cote pourrait être délivrée pour un nombre d'années déterminé ponctué de visites régulières. Les vacations des visites et de surveillance ainsi que les certificats afférents étaient tarifés suivant un barème et mis à la charge des armateurs. Ceux-ci devenaient ainsi les clients du Bureau Veritas à côté des assureurs et des affréteurs.

Cette innovation devait entraîner des réformes dans le recrutement du personnel d'experts. Aux anciens capitaines des navires qui possédaient une connaissance toute pragmatique mais parfaitement valable pour la marine en bois et à voile allait succéder petit à petit une classe nouvelle choisie, principalement parmi les ingénieurs et les mécaniciens de la marine.

En outre, les exigences du Bureau Veritas devaient se traduire par la création de Comités techniques chargés d'élaborer la nouvelle doctrine. Le principe de ces comités est, comme on le sait, toujours vivant au Bureau Veritas.¹⁵

Le travail élaboré dans ces comités prit forme sous le nom de *règlements* et c'est ainsi que naquit en 1851 le premier *Règlement pour la classification des navires en bois*, bientôt suivi en 1858 par un *Règlement pour les navires en fer* et en 1880 par un *Règlement pour les navires en fer et en acier*, qui ont été continués par bien d'autres documents jusqu'à nos jours. Ces règlements touchaient une clientèle nouvelle qui se joignit à celle des armateurs : les chantiers de construction navale.

Autre conséquence de toutes ces modifications, le mot de cotation de navires finit par être remplacé par celui de classification. La classification, et c'est maintenant sa définition moderne, est la cote à terme d'un navire et par conséquent son inscription dans le registre sous des conditions particulières dictées par les règlements.

Dès 1853, 2 000 bâtiments français sur 6 000 étaient déjà classés à terme sur la demande de leurs propriétaires. Le registre contenait alors 36 000 navires. A partir de 1860, les navires construits sous surveillance figurent au Registre avec une marque spéciale à la forme de la croix de Malte. Ce symbole reste toujours la marque de construction du Bureau Veritas.

Le vieux terme *Registre de renseignements sur navires* disparaît vers 1870 et est remplacé par *Registre international de classification des navires*.

A la fin du 19^{ème} siècle, la plupart des sociétés de classification étaient créées pour des raisons politiques, parce que les nations voulaient avoir leurs propres sociétés de classification. Ainsi, le Bureau Veritas dut se défendre contre les armateurs et constructeurs qui l'accusaient d'être une Société Internationale et entraînaient les Chambres de commerce dans leur protestation.

Le Gouvernement du Royaume-Uni fut le premier, en 1890, à rendre obligatoire pour les navires de commerce l'attribution d'une ligne de charge maximum et le Bureau Veritas, par l'intermédiaire de son comité britannique, fut habilité en 1890 par le *Board of trade* pour assigner les francs bords aux navires de toutes nationalités fréquentant les ports de ce pays.

Cette décision allait donner le signal de la reconnaissance par un nombre de plus en plus grand de gouvernements et ensuite par divers organismes internationaux du caractère d'utilité publique des sociétés de classification. La reconnaissance officielle du Bureau Veritas en France n'intervint que par l'arrêté du 5 septembre 1908 pris en application de la loi du 17 avril 1907 relative à la sécurité de la Navigation maritime. En vertu de ce texte, les navires bénéficiant de la première cote du Bureau Veritas sont dispensés des visites et essais exigés pour la délivrance du permis de navigation. Des dispositions analogues ont été prises par la suite

¹⁵ Voir partie B de ce même paragraphe : *Actuelle organisation de Bureau Veritas*, p. 22.

par de nombreux gouvernements et sont fondées sur les règles des conventions internationales sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Bien entendu, le Bureau Veritas a participé, avec les autres plus importantes sociétés de classification à la préparation et à l'élaboration de ces diverses conventions internationales.

Le Bureau Veritas est en outre habilité à faire les visites et à délivrer les différents certificats de sécurité au nom des diverses autorités des pays maritimes intéressés.

En 1902, le Bureau Veritas avait étendu le bénéfice de la classification à la navigation intérieure et établi en conséquence un Règlement applicable à la construction des navires affectés à cet usage.

Dès le début de l'introduction des métaux dans la construction navale, le Bureau Veritas avait désigné un certain nombre d'experts pour contrôler les matériaux dans les usines productrices.

C'était l'ébauche d'un service qui devait prendre corps en 1910 sous le nom de *Contrôle des matériaux* (par la suite *Contrôle des matériaux et matériels industriels et navals*) et étendre son activité aussi bien aux matériaux en vue de la construction navale qu'aux matériaux et appareils de toute nature et de toute destination, y compris aujourd'hui le domaine nucléaire.

Cette création devait entraîner une modification dans l'implantation géographique du Bureau Veritas dans le monde : aux traditionnels centres d'inspections situés dans les ports allaient s'ajouter des nouveaux postes situés cette fois dans les zones industrielles et parfois fort loin des côtes.

En 1920, un Comité français fut créé à Paris et regroupa les personnalités dirigeantes du monde maritime, avec pour but de coordonner les efforts de tous, pour que les règlements, les méthodes de contrôle du Bureau Veritas permettent de produire des matériaux conformes aux règles de sécurité fixées par les règlements nationaux et internationaux.

En 1956, l'organisation du Bureau Veritas subit une complète rénovation : on créa un Comité général, une Commission permanente et trois Comités techniques pour trois domaines différents : naval, aéronautique et celui des constructions immobilières.

Le groupe Bureau Veritas évolue constamment en se lançant dans de nouvelles activités et en acquérant d'autres entreprises, mais l'activité d'origine, la division marine, reste toujours une des activités principales de le groupe. L'organisation actuelle du Bureau Veritas est adaptée à ses activités qui sont le résultat de tout ce développement historique présenté.

B – Organisation du Bureau Veritas

Les plus importants organes du Bureau Veritas sont le Comité général, le Conseil du Comité général, le Comité français naval, la Section technique du Comité français naval et les Comités nationaux.

Le Comité général regroupe 80 personnes occupant des postes de haute responsabilité dans les industries maritimes et activités annexées.

Les activités du Comité sont dirigées par un Conseil de 60 personnes qui se réunit chaque année pour discuter des questions de politique générale affectant le développement et l'orientation des activités du Bureau Veritas dans le monde. Son rôle est purement consultatif.

Le Comité français naval a pour objectif général l'établissement d'une collaboration entre les sociétés, groupements, organismes, ou personnes intéressées aux activités maritimes et à la construction et réparation navales françaises, d'une part, et les services de la société, d'autre part.

Ce Comité constitue un organisme consultatif auprès du Bureau Veritas qui garde la responsabilité du déroulement des activités navales de la société, notamment pour la gestion de celles-ci et la prise de décisions appropriées.

Le Comité comprend un maximum de 50 membres représentant les armements, les chantiers navals, les constructeurs de matériels et de produits, les assureurs, les courtiers maritimes, les groupements professionnels, les associations scientifiques, et autres organismes ou sociétés intéressés dans les activités maritimes et la construction navale en France.

Le Comité se réunit au moins une fois par an, mais il peut tenir des séances en dehors des réunions annuelles. Le Comité peut former dans son sein, et suivant les besoins, des Sous-comités destinés à étudier certains sujets spéciaux. A la suite de chaque réunion du Comité, le Secrétaire établit et adresse éventuellement à la Société un rapport exposant les recommandations du Comité relatives aux Règlements¹⁶ et à leur application ainsi qu'à toute question concernant la construction et la classification des navires.

La Section technique du Comité français naval est placée sous l'autorité du Comité français naval. Son mandat est d'assurer en France le suivi des activités du Comité technique naval du Bureau Veritas. Cette section est composée de 15 à 20 membres titulaires, choisis en fonction des responsabilités qu'ils exercent dans les domaines scientifiques et techniques touchant les activités de la Société de classification qui constituent la base des règlements de la société et qui permettent à celle-ci d'adapter la réglementation à l'évolution rapide des technologies marines.¹⁷

Enfin, il existe une vingtaine de **Comités nationaux** dans différents pays et régions.

Indépendamment de son organisation selon les comités, le secteur Marine se divise selon ses activités en 2 services: Navires en construction et Navires en service.

Dans le secteur des **Navires en construction**, onze Bureaux locaux d'étude sur plans dotés de larges ressources sont autorisés à approuver les plans d'un nouveau navire.

¹⁶ Règlements pour la classification des navires, engins de mer, structures off-shore, bateaux de navigation intérieure etc. du Bureau Veritas.

¹⁷ *Règlement intérieur du Comité français naval*, Bureau Veritas, 2004 p. 1. et s.

Dans le secteur **Navires en service**, neuf Centres marine ont autorité pour prendre des décisions localement pour tout ce qui concerne les navires en exploitation.

Trois cents ingénieurs spécialisés dans la marine et architectes naval travaillent au siège du groupe à Paris La Défense. Ils sont en charge de l'administration, de la supervision et du support technique du réseau. Ils s'occupent aussi bien des relations avec les organismes internationaux et les autorités maritimes que de la veille réglementaire, de la recherche et du développement.

Le Bureau Veritas est l'une des plus grandes sociétés de classification du monde avec 1.900 employés et 500 bureaux dans 150 pays.

Aujourd'hui le Bureau Veritas est une société dont la croissance est permanente. S'inscrivant dans la tendance générale de renouvellement de la flotte mondiale, le volume de nouveaux navires classés par le Bureau Veritas dans l'année 2003 est passé de 3 à 6 millions de tonneaux bruts, ce qui constitue un record, portant le carnet de commandes à un niveau jamais atteint auparavant.¹⁸

Dans le domaine de la compétitivité, le Bureau Veritas a été sollicité pour des navires très sophistiqués tels les FSO et FPSO¹⁹, les méthaniers, les navires de transport de passagers, et les chimiquiers.

La société classe 100 % des dragues géantes.

La part de marché des navires en commande est passée de 8 à 10 %, alors même que le nombre de commandes au niveau mondial baissait après les événements du 11 septembre.

Dans le cadre du programme de qualité de la flotte, les détentions de navires dans les ports ont chuté de 10 % et le Bureau Veritas a maintenu son niveau de zéro détention auprès des garde-côtes américaines.²⁰

Le Bureau Veritas est certifié QACS (*Quality Assurance Certification Scheme of the International Association of Classification Societies*) et ISO 9001²¹.

Dans le paragraphe suivant, centré sur les activités du Bureau Veritas, quatre grands groupes d'activités seront exposés : la classification, la certification, les autres activités connexes avec la classification et la certification et finalement les publications du Bureau Veritas.

§ II – Les activités du Bureau Veritas

¹⁸ *Rapport d'activité*, Bureau Veritas, 2004, p. 1 et s.

¹⁹ Unités flottantes de production, de stockage et de déchargement.

²⁰ *Rapport d'activité*, Bureau Veritas, 2002, p. 1. et s.

²¹ *International Standard Organisation*.

Le Bureau Veritas offre une large gamme de services et d'activités dont les plus importants sont la classification (A) et la certification (B), mais aussi les autres services connexes à ceux de la classification et de la certification (C), ainsi que la publication des registres et autres publications de la société (D).

A – La classification

La classification des navires, activité d'origine du Bureau Veritas et de toutes les sociétés de classification, reste la principale activité des services maritimes.²²

Selon le dernier rapport du *Marine business review 2003-2004* du Bureau Veritas, la flotte mondiale classée dans ce registre a atteint un niveau record avec plus de 40.000.000 tonneaux pour un nombre de navires atteignant 6 700 unités.

Les navires classés battent pavillon de 125 pays différents : le Bureau Veritas a une influence internationale très grande.

Le service de classification s'applique à deux catégories de navires : les navires en construction et les navires en service.

Quant aux autres objets de la classification du Bureau Veritas, autres que les navires (les installations *offshores*²³, sous-marins, les plates-formes de forage, etc.; collectivement appelés *unités*), il faut préciser qu'ils sont soumis aux mêmes principes de service de classification que les navires.

Dans le cadre de la classification, le Bureau Veritas applique ses propres règles appelées *Les règlements*²⁴.

Pour les **navires en construction** le Bureau Veritas fait dans en premier temps l'examen des plans de construction du navire par rapport aux règlements du Bureau Veritas.

Par exemple, c'est la conformité des installations coque, machine, électricité, automatisation, sécurité, stabilité avec les référentiels applicables.

Il s'agit, donc, d'une approbation des plans et des documents pour le navire qui doit se construire.

Dans un deuxième temps, le navire est suivi pendant sa construction. Le contrôle s'effectue par des visites sur site (chantier) des nouvelles constructions (navires ou *offshore*).

Par exemple, cela pourrait concerner les essais à quai ou en mer des nouvelles installations....

Finalement, les navires en construction sont soumis à des études techniques particulières, comme *Veristar-hull*²⁵ et *Star-mac*²⁶, lignage, vibration.....

²² Voir Annexe n°1, Conditions générales du Bureau Veritas, art. 1.1, p. 93.

²³ Unité flottante de production, de stockage et de déchargement.

²⁴ Voir Partie I, Chapitre I, Section II, Paragraphe II, D, Les règlements, p. 30.

Par exemple, ces études pourraient concerner les calculs et vérifications sur site du lignage de lignes d'arbres.

Après la livraison, le navire passe dans la catégorie “ Navires en service ”.

Pour les **navires en service**, c'est-à-dire dans la phase après livraison, le navire est contrôlé par des visites périodiques nécessaires au maintien de la classification dans le registre du Bureau Veritas.

Au niveau de la certification, le Bureau Veritas examine la conformité du navire avec les conventions internationales et les exigences du pavillon applicables, comme par exemple les certificats de sécurité.

Outre ces visites périodiques, le navire est contrôlé par des visites occasionnelles comme l'inspection suite à avarie ou collision.

La deuxième plus grande activité du Bureau Veritas concerne la certification.

B – La certification

Le Bureau Veritas intervient également pour constater la conformité aux règles et normes tant nationales qu'internationales, domaine dans lequel il agit notamment par délégation de différents Etats.

Dans les Conditions générales du Bureau Veritas, ces activités sont collectivement désignées par “ certification ”²⁷. On appelle ce type de prestations “ les prestations statutaires ” pour les différencier des prestations “ privées ” dans le cadre de la classification.

En totalité, le Bureau Veritas est délégué par à peu près 150 Etats différents pour la vérification de la conformité aux conventions internationales suivantes :

- *Safety of life at sea (SOLAS) / Sauvegarde de la vie humaine en mer;*

- *International convention on load lines (ILL) / Convention internationale sur les lignes de charge;*

- *International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL) / La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires;*

²⁵ Système informatique *VERISTAR* intégré et destiné à surveiller l'état d'un navire tout au long de son exploitation.

²⁶ Ibid.

²⁷ Voir Annexe n°1, Conditions générales du Bureau Veritas, art. 1.2, p. 93.

- *Convention on the international regulations for preventing collisions at sea (COLREG)* ²⁸ / Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Hormis ces deux activités les plus importantes pour une société de classification, la classification et la certification, le Bureau Veritas exerce d'autres activités qui ne sont ni l'une, ni l'autre, mais qui sont connexes à l'une ou à l'autre.

C – Les autres activités connexes à la classification et à la certification

Il est important de prendre en compte ces activités qui sortent du contexte des activités classiques des sociétés de classification telles que la certification et la classification, parce que c'est dans ce domaine que le Bureau Veritas se différencie d'autres sociétés de classification.

Ainsi, le Bureau Veritas est un des rares organismes habilités à appliquer l'ensemble des règles de la directive RCD.

Les activités importantes dans ce groupe sont l'inspection d'équipements marine par rapport à la Directive équipements marine, l'inspection d'équipements marine pour le compte de clients et enfin, l'approbation de procédés destinés à la fabrication de produits marine.

L'Inspection d'équipements marine par rapport à la Directive équipements marine (MED)

L'inspection d'équipements marine par rapport à la Directive équipements marine est un service du Bureau Veritas de vérification de conformité dans le domaine d'équipement des navires, comme l'équipement pour la navigation, la sécurité, ...²⁹

Il est important de noter que ce service peut s'étendre dans le cadre des prestations statutaires (quand le Bureau Veritas agit par délégation d'un Etat) ainsi que dans le cadre des prestations privées.

De façon opposée, l'évaluation de conformité par rapport à la Directive plaisance est une prestation privée du Bureau Veritas.

L'évaluation de conformité par rapport à la Directive plaisance (RCD)³⁰

²⁸ Ces conventions seront examinées plus précisément dans le Chapitre II, Section II, Prestations statutaires, p. 46.

²⁹ *Marine Equipment Directive* (Directive Equipements Marine) est la Directive européenne 96/98 CE telle qu'amendée par les Directives 98/85/CE, 2001/53/CE et 2002/75/CE.

³⁰ *Recreational Craft Directive* (Directive plaisance), la Directive européenne 94/25/CE. Suivant la longueur de coque (+ ou - 12 mètres) et les navigations envisagées (A: haute mer - B: au large - C: à proximité de la côte - D: eaux protégées), le Bureau Veritas intervient sur une partie ou l'ensemble de la conception, de la construction et de l'équipement du navire en fonction de ses propres règlements ou d'autres normes applicables. Le bon résultat de ces contrôles fait l'objet d'une attestation qui décrit le champ d'intervention - stabilité, flottabilité et franc-

Dans le cadre de ce service, le Bureau Veritas exerce la vérification de conformité dans le domaine des unités de plaisance.

Depuis juin 1998, tous les bateaux de plaisance neufs vendus en Europe doivent être construits suivant des normes communes. Cette exigence fait suite à une directive européenne visant à supprimer les disparités sur les dispositions législatives, réglementaires et administratives entre les différents états membres de la Communauté Européenne.

Le Bureau Veritas est parmi les rares organismes notifiés habilités à appliquer l'ensemble des modules d'évaluation de la directive 94/25/CE, depuis le module Aa (stabilité...) jusqu'à l'assurance complète (module H).

Ce service du Bureau Veritas, visant le compte de ses clients, constitue donc une prestation privée.

Le service qui suit est également un service pour le compte des clients. C'est le service de l'inspection d'équipements marine pour le compte de clients.

L'inspections d'équipements marine pour le compte de clients

Comme indiqué dans le titre, ce service du Bureau Veritas s'effectue uniquement pour le compte des clients et selon les règles propres du Bureau Veritas, ce qui le distingue du service d'inspection d'équipements marine par rapport à la Directive MED.

La distinction va également dans le sens technique : il s'agit de tous les services tels que les inspections en usine, les évaluations de conformité pour le compte de clients, ou par rapport à des standards, commandes, etc. relatifs à des produits marine.

Il s'agit de préparer l'acceptation de matériaux ou d'équipements destinés à être embarqués à bord de navires ou unités *offshore* classés par le Bureau Veritas, comme par exemple les équipements machine.

Ces services peuvent s'étendre à d'autres missions telles l'insubmersibilité, la jauge britannique, etc.

Enfin, on se propose d'évoquer l'activité du Bureau Veritas qui consiste à donner une approbation à des processus de fabrication de certains produits marine.

Approbation de procédés destinés à la fabrication de produits marine

bord pour les unités de moins de 12 mètres, ensemble de la directive 94/25/CE pour les autres - ainsi que les modalités de ce contrôle, ou module d'évaluation.

Dans ce domaine d'activités du Bureau Veritas, il s'agit de la certification de procédés, d'opérateurs dans le cadre de la classification, de règlements ou codes nationaux ou internationaux, des directives européennes.

L'application de ce service du Bureau Veritas est uniquement relative aux soudeurs et procédures de soudage.

Enfin, le dernier grand groupe des activités du Bureau Veritas présenté concerne les publications de ce dernier.

D - Les publications

Pour pouvoir exercer toutes les activités citées au-dessus, le Bureau Veritas produit de nombreuses publications accessibles en Anglais, Français et Espagnol.

Ces publications peuvent être classées en 4 catégories : les règlements, les notes d'information, les registres et les autres publications.

Les règlements

Les règlements regroupent les prescriptions qui conditionnent les attributions de la classe aux navires, engins de mer, structures *offshore*, bateaux de navigation intérieure, etc.; ensuite ils expliquent la signification de la classification *Marques & Mentions* et les prescriptions de la surveillance pour le maintien de classe.

Leurs premières éditions remontent à 1851 pour les navires en bois, à 1858 pour les navires en fer et à 1880 pour les unités en acier. Aujourd'hui il existe une dizaine de règlements ayant chacun sa spécificité dans les domaines suivants : navires en acier, plates-formes au large, bateaux de navigation intérieure, navires de pêche, yachts, navires construits en PVC, engins à grande vitesse. Le règlement le plus important est celui appliqué aux navires en acier. Il comporte une édition en français et en anglais, tant dans sa version papier que sur CD-ROM.

Le Bureau Veritas publie aussi des notes d'information sur des sujets techniques particuliers.

Les notes d'information

Les notes d'information sont consacrées à des sujets techniques particuliers (matériels électroniques, qualifications de matériaux, navires automatisés, sécurité incendie, conteneurs...).

On peut prendre à titre d'exemple la note d'information sur le Code international pour la sécurité des ports et d'environnement, l'IPSEM (*International port & safety & environment management code*).

Le Bureau Veritas n'est pas autorisé à la certification d'application de ce code, mais il peut donner des conseils techniques (à la demande des clients) basés sur son expérience dans ce domaine, sous la forme d'une ou plusieurs notes d'information.

Ces notes d'informations préfigurent en général des règles qui seront ensuite introduites dans les règlements.

Historiquement, en ce qui concerne les publications, la première d'entre elles par le Bureau Veritas en 1829 fut le registre paru sous le nom de la *Lloyd's française* avec comme emblème le médaillon de la Vérité qui figure toujours en tête des publications du Bureau Veritas.

Les registres

Les registres donnent une description de la flotte classée par le Bureau Veritas.

On distingue deux registres : le Registre Maritime et le Registre de la navigation intérieure.

Jusqu'à récemment, il existait le troisième registre pour les installations *offshore* (structures industrielles opérant au large comme par exemple les plates-formes de forages) mais aujourd'hui la classe des *offshore* apparaît dans le Registre maritime avec les navires.

Le registre maritime se publie annuellement et contient les informations de tous les navires et *offshore* classés par le Bureau Veritas: l'identification du navire, la classification et les dates principales de la coque et du système de propulsion sont disponibles. Il comprend également la liste des armateurs dont les unités sont classées par le Bureau Veritas.³¹

Le registre de la navigation intérieure contient les informations sur l'identification du navire, la classification, les caractéristiques techniques des navires faisant la navigation sur les rivières, lacs, estuaires etc. accompagné de la liste des armateurs.

Pour finir, il est à préciser que le Bureau Veritas effectue d'autres publications que celles décrites précédemment, tels que des rapports d'activités annuels ou des ouvrages sur la sécurité maritime.

Autres publications

³¹ Voir les annexes n°8 et n°9, les extraits de Registre maritime pour les navires marchands et navires de plaisance, p.108 à 110.

Les autres publications du Bureau Veritas sont des publications techniques concernant les problèmes de la classification et certification ainsi que ceux liés à la sécurité maritime en général.

Le *Marine Directory* contient les informations du réseau mondial du Bureau Veritas Marine centres.

Le *VeriSTAR News* est le bulletin trimestriel qui fournit les dernières informations sur les activités mondiales du Bureau Veritas division Marine.

L'ouvrage *Politiques et droit de la sécurité maritime*³², ayant comme auteur M. Philippe Boisson, est un livre explicatif sur la sécurité maritime.

Dans le chapitre suivant on se propose d'étudier les prestations des sociétés de classification en s'attachant à l'exemple particulier et démonstratif du Bureau Veritas.

³² Philippe BOISSON, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 1998.

CHAPITRE II – Prestations des sociétés de classification

Les prestations des sociétés de classification se divisent en deux groupes : selon s'il s'agit d'un client *privé* (prestations privées) ou bien de la délégation de gouvernement d'un état (prestations statutaires).

Leur distinction est très importante car elle introduit l'application des différentes réglementations et des différents régimes de la responsabilité des sociétés de classification.

Dans la Section I on s'attachera aux prestations privées et dans la Section II aux prestations statutaires.

SECTION I – Prestations privées

Vu que la principale prestation privée des sociétés de classification est la classification, on va dans un premier temps décrire l'opération de cette prestation dans le Paragraphe I et ensuite, dans un deuxième temps, Paragraphe II on parlera de la valeur juridique du certificat de classification.

§ I – L'opération de classification

Selon le Doyen Rodière, la classe désigne “ l'expression figurée de la valeur d'un navire, non pas de sa valeur en argent, mais du degré de confiance qu'on peut lui accorder ”.

Plus précisément, selon l'art. 2.1. des Conditions générales du Bureau Veritas,

“ La classification est l'appréciation portée par la Société, pour ses clients, à une certaine date, à la suite des visites effectuées par ses experts selon les méthodes et les modalités précisées aux articles 3 et 4 ci-après, sur le degré de conformité d'une Unité à tout ou partie de ces Règlements. Cette appréciation est présentée par une classe inscrite dans les certificats et reportée périodiquement dans son Registre ”.

Or, puisqu'il s'agit d'une prestation privée, les sociétés de classification appliquent leurs propres règles publiées dans les Règlements réédités chaque année. Les règlements sont différents pour les différents types des navires.

Dans l'exemple du Bureau Veritas, le plus important règlement (parce qu'il concerne la plupart des navires) est le “ Règlement pour la classification des navires en acier ”.

Encore une fois il faut accentuer le fait que les contrôles et les certificats liés à la classification ne sont assortis d'aucune obligation légale impérative : les normes de référence de qualité des navires sont édictées par les sociétés, organismes de contrôle privés, à l'égard de navire appartenant à des sociétés privées.

Pour attribuer la classe aux nouveaux navires, les sociétés de classification effectuent leurs visites pendant la construction du navire (A) et pour maintenir la classe, les sociétés de classification interviennent au cours de l'exploitation du navire (B).

A – Interventions effectuées pendant la construction

Les trois parties principales qui apparaissent dans l'opération de la classification des navires en construction sont l'armateur, la société de classification et le chantier naval.

Le contrat entre l'armateur et le chantier naval sur la construction du navire stipule que *“ le navire sera construit sous la surveillance technique des experts de telle société de classification qui auront le droit de rebuter tout travail et toute manière qui ne seront pas conformes à la spécification et aux règlements de la société et d'en exiger le remplacement aux frais du constructeur ”*.³³

Par cette clause, le chantier naval deviendrait le mandataire de l'armateur auprès de la société de classification, mais d'autres cas de figures existent : soit le contrat de classification est un contrat tripartite (entre l'armateur, le chantier naval et la société de classification), soit il existe un contrat entre l'armateur et la société et un contrat entre le chantier et la société.³⁴

Dans l'exemple du Bureau Veritas, dans 90 % des cas, le Bureau Veritas a le contrat avec le chantier naval et, séparément, le contrat avec l'armateur.

La procédure de la classification se déroule en 5 étapes. Ce sont l'approbation des plans du navire, l'inspection du chantier naval, la surveillance du chantier naval, les essais et l'étape finale de l'attribution de la classe.

L'Approbation des plans du navire

Les plans du navire sont soumis à l'examen et à l'approbation de la société et doivent satisfaire aux prescriptions de son règlement.

Dans le cas du Bureau Veritas, c'est le secteur des Navires en construction et les Bureaux locaux d'étude qui sont autorisés à approuver les plans d'un nouveau navire.

L'étape suivante est l'inspection du chantier naval.

³³ N. de LA POEZE POPULAIRE, *Les sociétés de classification de navires*, th., Nantes, 1980, p. 70, cité par M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 16.

L'inspection du chantier naval

La société de classification choisit le chantier ou du moins vérifie la qualité de son futur contractant et a donc la possibilité de refuser un chantier naval qui pourrait réaliser une prestation ne correspondant pas aux règles de classification.

Cet agrément porte aussi sur les sous-traitants du chantier naval et même les sous-traitants des fabricants des matériaux.

Ce type de contrôle est a priori une pratique conventionnelle parmi les contrôles des navires.³⁵

La présence permanente des sociétés de classification à tous les stades de la construction et de la conception des navires explique que les plus grandes sociétés de classification avaient en permanence des agents sur les principaux chantiers navals.

Après l'approbation du chantier naval, la construction du navire peut commencer. Dans l'étape suivante, la société de classification surveille la construction du navire directement sur le site, c'est-à-dire sur le chantier.

La surveillance sur le chantier naval

Le contrôle est effectué à trois niveaux : la qualité des ouvriers du chantier et des sous-contractants, la qualité des matériaux utilisés et la qualité de la construction (l'assemblage d'engin).

Les experts doivent s'assurer que le matériel, l'ouvrage et les arrangements sont satisfaisants et en accord avec les Règlements; toutes les constatations en désaccord avec les plans approuvés doivent donner lieu à des rectifications.

Une fois la construction finie, le contrôle se poursuit à travers différents essais sur la mer et à quai.

Les Essais

Les essais doivent donner la preuve d'une opération satisfaisante en accord avec les règlements.

Les experts de société de classification participent aux essais du navire à quai et en route (en mer).

A quai, le contrôle porte sur le bon fonctionnement des organes comme le matériel de propulsion ou l'installation électrique.

Les derniers essais, avant la recette du navire à l'armateur, se déroulent en mer.

³⁴ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 16.

³⁵ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 17.

Ce contrôle porte sur la navigabilité du navire avec de multiples épreuves de stabilité sur tout l'appareillage mécanique, électrique et électronique.

Une fois la construction réalisée en conformité avec le contrat et les Règlements, les experts apposent les différentes marques des sociétés de classification correspondant à la qualité et à la spécificité technique du navire et incorporées dans le certificat de la classe.³⁶

L'attribution de la classe

Dans le cas positif, à l'issue de la procédure de surveillance de la construction du navire, les experts de la société de classification inscrivent dans le certificat de classification et sur le registre la classe du navire. Cette classe est composée des différentes marques et symboles (signes, lettres, chiffres) relatifs au navire, qui varient selon chaque société de classification, type de navire et type de surveillance de la construction.

Dans le cas négatif, à l'issue de la procédure de surveillance de la construction du navire, les sociétés de classification peuvent éprouver toutes les pièces qui leur semblent défectueuses et refuser de classer le navire si les modifications du chantier constructeur ne sont pas satisfaisantes.

Il est pourtant très important de dire que, dans la réalité, il y a très peu de navires qui n'ont pas la première cote.

Cela vaut spécialement pour les constructions nouvelles : vu tous les contrôles auxquels le chantier naval et ses sous-contractants sont soumis, il est vraiment très rare qu'un nouveau navire n'ait pas la première cote.

Dans le cas du Bureau Veritas, sur 6.600 navires environ, 30 ou 40 n'ont pas la division 1.

Cela explique le fait que dans le passé il y avait plus de chiffres avec lesquels on exprimait le degré de confiance au navire.

Pour continuer avec l'exemple du Bureau Veritas, jusqu'à très récemment, la classe était exprimée en fractions, 3/3 pour la cote de confiance maximale et 5/6 pour les navires dont l'état était moins satisfaisant.

Selon le dernier règlement du Bureau Veritas publié en novembre 2003, la notation actuelle est exprimée avec les chiffres romains "I" et "II".

Les types de mentions attribuées aux navires classés par le Bureau Veritas sont les symboles de classe, les marques et les mentions.

³⁶ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 23.

Ainsi, le symbole de classe I est attribué aux navires construits conformément aux prescriptions du règlement.

Le symbole de classe **II** est attribué aux navires qui ne satisfont pas à toutes les prescriptions requises pour le symbole de classe I, mais qui sont jugés acceptables pour entrer dans le registre des navires.

Quant aux marques, on distingue les marques de construction (marques principales) et les marques complémentaires.

La marque de construction est par exemple la Croix de Malte (dessin de la croix de Malte), avec ses variantes différentes. Ainsi, le dessin de la croix de Malte signifie que le navire est construit sous la classe du Bureau Veritas.

La marque de la croix de Malte soulignée signifie que le navire n'est pas construit sous la classe du Bureau Veritas, mais d'une autre société de classification membre de l'IACS (c'est le cas du transfert de classe).

Les marques complémentaires sont optionnelles. Par exemple, le cargo qui transporte des fruits nécessite une certaine température pour le transport de ces fruits. Ainsi, il aura une marque complémentaire concernant la température exigée.

Les mentions peuvent être les mentions de service, de zone d'opération et de navigation.

Ainsi, la mention de navigation “*unrestricted navigation*” (la navigation illimitée) signifie que le navire a le droit de naviguer n'importe quand et n'importe où.

Par contre, la mention de la navigation “*restricted navigation*” (la navigation limitée) signifie que le navire peut naviguer juste dans certaines zones (par exemple juste dans la zone côtière).

Il faut préciser que le système de ces mentions attribuées aux navires est assez développé et que les types de mentions décrites ne sont que les exemples principaux d'un grand système des mentions de classification.

Les sociétés de classification délivrent plusieurs certificats de classification : le certificat sur les machines, le certificat sur la coque, le certificat sur les chaudières, etc. Ils sont tous retranscrits sur le registre.

Dans la prochaine partie B, on s'attachera à montrer les interventions effectuées au cours de l'exploitation du navire pour le maintien de classe.

B – Les interventions effectuées au cours de l'exploitation: les visites de maintien de classe

Une fois la classe attribuée au nouveau navire, elle est vérifiée régulièrement par les sociétés de classification au cours de son exploitation.

Selon la régularité des visites, on peut dire qu'on a deux grandes catégories de visites de maintien de classe : les visites périodiques et les visites occasionnelles.

Les visites périodiques

Les visites périodiques sont toutes les visites qui se répètent régulièrement dans les mêmes intervalles.

Dans l'exemple du Bureau Veritas, la période de classe attribuée aux navires ayant le symbole de classe I est au maximum de 5 ans.

La période de classe attribuée aux navires ayant le symbole de classe II est au maximum de 3 ans.

Le maintien de classe relève de la responsabilité de l'armateur, ce qui veut dire que c'est à lui de demander les visites. C'est valable même pour les prestations statutaires, quand la société de classification agit au nom d'un état. Par exemple, en cas d'avarie, c'est à l'armateur d'appeler la société de classification.

Les visites périodiques sont des visites annuelles : la visite intermédiaire, la visite de renouvellement de classe (ex visite spéciale), la visite de carène, la visite d'arbre porte-hélice et la visite de chaudière.

Ici, on a pris l'exemple du Bureau Veritas, mais ces visites sont unifiées pour toutes les sociétés membres de l'IACS.

Avant de décrire les visites de maintien de classe, il faut dire qu'il existe des prescriptions différentes pour chaque type de visites quant aux mentions différentes de classe.

Ici seront décrites les caractéristiques générales de chaque type de visites.

La visite annuelle

Au moment de la visite annuelle, le navire doit être soumis à un examen général.

La visite doit inclure une inspection visuelle de la coque, des équipements et des machines du navire et quelques essais pour cette dernière pour autant que cela se révèle nécessaire et réalisable afin de vérifier que le navire se trouve en état général acceptable et est correctement entretenu.

Les armateurs doivent communiquer à la société toute modification apportée à la coque, aux équipements et aux machines du navire affectant sa classification.

La visite intermédiaire

La visite intermédiaire doit inclure l'examen et les vérifications sur une partie suffisamment importante des structures pour montrer que celles-ci sont en état satisfaisant, de sorte que le navire peut être exploité jusqu'à la fin de la période de la classe actuelle, dans la mesure où il est correctement entretenu et où les autres visites de maintien de classe soient dûment effectuées pendant cette période.

La visite de renouvellement de classe

Cette visite est l'ancienne visite spéciale. Cette appellation ne s'utilise plus.

La visite de renouvellement de classe est la visite la plus complète ; elle correspond à la date de renouvellement de la classe du navire. Dans le cas du Bureau Veritas, c'est tous les 5 ans pour la classe supérieure et tous les 3 ans pour la classe inférieure, mais les autres règlements des sociétés de classification régissent cette visite de façon presque similaire.

La visite de renouvellement de classe doit comprendre un examen et des contrôles suffisamment extensifs pour montrer que les structures, les machines, les systèmes, les équipements et les installations diverses du navire sont en état satisfaisant et remis en tel état que le navire peut être exploité pendant la nouvelle période de classe qui lui est attribuée, sous réserve que le navire soit correctement entretenu et que les autres visites de maintien de classe soient dûment effectuées pendant cette période.

Parmi les visites périodiques de maintien de classe il existe encore les visites de carène, d'arbre porte-hélice et la visite de la chaudière.

La deuxième catégorie des visites de maintien de classe sont les visites occasionnelles.

Les visites occasionnelles

Le Règlement du Bureau Veritas définit les visites occasionnelles comme toutes les visites qui ne sont pas les visites périodiques.

La visite occasionnelle peut être définie comme une visite occasionnelle de la coque, des machines, des chaudières, des installations frigorifiques, etc., suivant la partie du navire concernée.

Lorsque des défauts sont trouvés, l'expert peut élargir le cadre de la visite, comme jugé nécessaire.

Le Règlement du Bureau Veritas donne des exemples de cas dans lesquels une visite périodique peut être effectuée.

Cela pourrait être, dans le cas du changement de l'armateur, du pavillon ou le nom de navire, la mise à jour des documents de classification.

Ensuite, la visite occasionnelle pourrait avoir lieu dans des cas d'avaries existantes ou suspectées et de réparations du navire.

Si des déficiences ont été trouvées à la suite d'une inspection par l'Etat auquel appartient le port, une visite occasionnelle doit être demandée.

Cela vaut aussi pour les modifications ou transformations des parties du navire affectant la classe et dans le cas d'audits de système qualité.

Dans le cas d'audits de système qualité, il s'agit des audits internes ou des audits de l'IACS et d'administrations officielles relevant du pavillon, pour vérifier le travail des inspecteurs de la société. Dans ce cas, les sociétés de classification se réservent le droit d'effectuer des visites occasionnelles pour mener des audits.

Les autres visites occasionnelles peuvent être prises en considération, mais on ne peut pas énumérer tous les cas car l'institution des visites occasionnelles est faite pour les interventions dans les cas "extraordinaires".

Il est à noter que dans tous ces cas, sauf dans le cas des audits de qualité, les Règlements rappellent aux armateurs que c'est à eux de contacter la société de classification s'ils veulent maintenir la classe de leur navire (art. 2.3. des Conditions générales de Bureau Veritas).

Cela semble normal, car, d'une part, on ne peut pas imaginer la situation où une société de classification contacte tout le temps ses clients armateurs pour vérifier si tout va bien avec leur navire. Mais d'autre part, cette règle est très importante car on y voit l'application directe d'un principe des sociétés de classification, le principe qui est exprimé dans l'article 1.5. des Conditions générales du Bureau Veritas :

" La Société n'est pas Assureur, Courtier, Ingénieur Conseil, Expert en évaluation d'Unités, Négociant en achat et vente ou affrètement de navires, Contrôleur, Architecte Naval, Constructeur, Chantiers Navals, Réparateur, Affréteur ni Armateur. Elle n'assume pas, et ne réduit en aucune manière, par ses interventions, les obligations expresses ou implicites inhérentes à ses fonctions. "

On peut y comprendre que la responsabilité du bon état du navire incombe premièrement à l'armateur. Dans la Partie II de ce mémoire on étudiera donc la responsabilité des sociétés de classification.

Ainsi, après avoir décrit le mode opératoire d'une classification, il est nécessaire d'étudier la valeur juridique du résultat de cette opération, constitué par le certificat de classification.

§ II – La valeur juridique du certificat de classification

Selon les normes internationales et nationales, le transporteur a l'obligation de *due diligence* (diligence raisonnable), qui se présente comme une diligence raisonnable obligeant le transporteur à mettre son navire en bon état de navigabilité.

Si il a satisfait son obligation de la *due diligence*, il ne sera pas responsable pour les pertes et dommages résultant de l'innavigabilité du navire.³⁷

La navigabilité, malgré certaines différences selon les lois nationales, signifie en général l'aptitude du navire à flotter en mer et l'aptitude du navire à transporter le chargement dans de bonnes conditions.³⁸

Ainsi, la question qui se pose est de savoir si l'on peut prendre un certificat de classification comme preuve de la diligence raisonnable.

Cette question est particulièrement importante dans le cas où le transporteur sera tenu responsable pour les dommages provenant de l'innavigabilité du navire. Dans ce cas, est-ce qu'il peut s'exonérer de la

³⁷ En droit international l'art. 3.1 et 4.1. de la Convention Bruxelles de 1924 modifiée par les protocoles de 1968 et 1979; En France l'art. 21. de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime; aux Etats-Unis le *Harter Act* et le *Carriage of Goods by sea Act* de 1936 et au Royaume Uni, les lois de 1924 et 1996.

³⁸ Voir M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 100-106.

responsabilité avec un certificat de classification montrant que le navire était en état de navigabilité au départ du transport ?

D'abord il faut rappeler encore une fois que la classification du navire n'est pas obligatoire, bien qu'elle soit stipulée par les assurances. Elle est légalement facultative.

Ensuite, les sociétés de classification elles-mêmes stipulent que la classification d'un navire ou la délivrance d'un certificat ne constitue pas une déclaration ou une garantie quant à la navigabilité du navire.³⁹

Donc, il nous reste à voir quelle importance la doctrine et la jurisprudence donnent à un certificat de classification.

En effet, la jurisprudence internationale et la doctrine sont d'accord à l'égard de la valeur juridique du certificat de classification.

Négativement elle est importante: une situation irrégulière au regard du certificat de classification constitue une présomption d'innavigabilité.⁴⁰ Ainsi, une décision aixoise de 1984 s'appuie sur le rapport du Bureau Veritas qui fait état de la suppression de la classe pour démontrer l'innavigabilité du navire.⁴¹

En revanche, une attestation de visite ne suffit pas comme seule preuve de l'état de navigabilité du navire et donc ne suffit pas à démontrer que le transporteur a fait sa *due diligence*.

Donc, le certificat de classification est une simple présomption de l'état de navigabilité. Dans beaucoup de décisions, cette présomption est tombée devant une preuve contraire.

Ainsi, dans une affaire devant le Tribunal de Commerce de Marseille, le tribunal considère que le contrôle des navires et les certificats consécutifs ne dispensent pas l'armateur d'exercer la surveillance et l'entretien du matériel soumis à l'usure et normalement accessible.⁴²

Enfin il faut dire que les décisions où le certificat est pris en considération comme la preuve de la navigabilité du navire sont moins nombreuses que celles où cette présomption est tombée.⁴³

Les jurisprudences étrangères, semble-t-il, confirment la tendance d'attribuer la valeur d'une simple présomption aux certificats de classification.⁴⁴

³⁹ Ibid., p. 97. Voir également annexe n°1, Conditions générales de la Division Marine de Bureau Veritas, art. 3.4., p. 93.

⁴⁰ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 97-120, M. REMOND – GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone, Etudes internationales, 2^{ème} éd., 1993, p. 220.

⁴¹ CA Aix, 28 fév. 1984, "Kymi", *D.M.F.*, 1985, p. 402. Voir aussi CA Paris, 9 janv. 1973, "Adrien Pla", *D.M.F.*, 1973, p. 345.

⁴² TC Marseille, 9 sept 1975, "Circée", *SCAPEL*, 1975, p. 54., et *D.M.F.*, 1976, p. 160. Voir dans ce sens CA Rennes, 13 juin 1985, "Gogofrio", *D.M.F.*, 1986; CA Paris, 12 déc. 1972, "Le Cheliff", *D.M.F.*, 1973, p. 292.; C.Cass, 20 fév. 1962, "Calédonien", *D.M.F.*, 1962, p. 335.

⁴³ CA Aix-en-Provence, 18 mars 1977, "Beni Saf", *D.M.F.*, 1979, p. 72.

⁴⁴ H.L. Londres, 7 déc. 1960, "Munscater castle", *D.M.F.*, 1963, p. 246.; T. Ravenne, 9 juin 1976, *D.M.*, 1976, p. 596; CA Gênes, 31 mars 1973, *D.M.*, 1973, p. 355.

Après avoir décrit les prestations privées des sociétés de classification dans la Section I, dans la Section II on s'attachera à décrire les prestations statutaires des sociétés de classification.

Section II – Les prestations statutaires

Les différences principales entre les prestations privées et les prestations statutaires des sociétés de classification concernent le client et la réglementation applicable.

Dans le cadre des prestations privées, les clients des sociétés de classification sont toutes les personnes physiques et morales autres que l'administration gouvernementale. La société de classification agit en son propre nom en constatant la conformité à ses propres règles exprimées dans les Règlements.

Au contraire, dans le cadre des prestations statutaires, les clients des sociétés de classification sont les Etats qui ont reconnu les sociétés comme organismes habilités à contrôler les navires sous leur pavillon et en leur nom (§ I).

Dans ce cas les sociétés de classification appliquent la réglementation nationale et internationale (§ II).

§ I – La reconnaissance légale des sociétés de classification

Les Etats qui ont ratifié les différentes conventions internationales sont responsables de l'application de ces règles sur les navires qui naviguent sous leurs pavillons.

Pour des raisons différentes, certains pays ont autorisé les sociétés de classification principales à exercer les contrôles statutaires en leur nom et à émettre les certificats statutaires correspondants. La plupart de ces pays n'ont pas les moyens et les techniques nécessaires pour le faire.⁴⁵

Chacune des grandes sociétés de classification membres de l'IACS possède à peu près une centaine de délégations des états différents, tel le Bureau Veritas qui en regroupe 150.

Les relations entre les sociétés de classification et les administrations différentes sont le sujet d'agréments formels, qui désignent les provisions générales, les limites des délégations et les autres obligations des parties.

Dans la Communauté Européenne, ces accords sont régis par la directive du 19 décembre 2001 (JOCE L. 19 du – janvier 2002), le premier texte issu des réflexions suscitées par le sinistre de l'*Erika*.⁴⁶

Certains pays n'ont pas autorisé les sociétés de classification à exercer en leur nom ; cela est possible dans des circonstances spéciales. Par exemple, à la demande de ces pays, quand ils n'ont pas d'expert accessible pour le moment ou, à la demande d'autorité du port, sur place, là où on demande au navire de se présenter.

⁴⁵ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 287.

Les plus importantes conventions internationales applicables dans le domaine des prestations statutaires des sociétés de classification portent sur la sécurité des personnes (SOLAS, LLI, code ISM), la sûreté (code ISPS) et la pollution (MARPOL).

Chacune de ces conventions internationales fixe les règles relatives aux visites des navires et à la procédure de délivrance de leurs certificats. Les règles s'appliquent selon de l'âge, le type et la taille du navire.

L'HSSC (*Harmonized system of survey and certification*) est adopté par l'IMO en 1988 et en termes de validité des certificats il égalise tous les certificats des conventions qui seront décrites. Ainsi, le certificat définitif est valide pour un période maximum de cinq ans. L'unique exception est, pour des raisons évidentes, le certificat des navires de passagers qui reste valide pour un période d'un an maximum. Ils ont tous la même date d'anniversaire et de validité.⁴⁷

L'étude de tous les certificats et visites étant trop longue, ce sont seulement les plus importants d'entre eux qui seront envisagés dans le Paragraphe II.

§ II - Conventions internationales et certificats statutaires

La première convention internationale dont l'objet direct était la sécurité de la vie humaine en mer a été adoptée après la catastrophe du *Titanic* (1912) en 1914, mais elle n'est jamais entrée en vigueur en raison de la première guerre mondiale.

Après le naufrage du *Titanic*, il y eut encore beaucoup de périls de navires, d'équipages, de pollution de mer etc. Cependant, il fallut attendre jusqu'en 1948, quand l'ONU établit l'*Intergouvernemental maritime consultative organisation* (IMCO)⁴⁸, le premier organe international qui s'occupait exclusivement des questions maritimes. Le nom fut changé en IMO, *International maritime organisation*, en 1982.⁴⁹

La première convention adoptée fut SOLAS en 1960.

***Safety of life at sea* (SOLAS) / Sauvegarde de la vie humaine en mer**

La version de SOLAS qui est maintenant en vigueur est SOLAS 1974, avec les nombreux amendements et protocoles, entrée en vigueur le 25 mai 1980. Elle est généralement considérée comme le plus important de tous les traités internationaux sur la sécurité des personnes en mer.

⁴⁶ Voir l'analyse de cette directive de P.BONASSIES, *D.M.F.*, 2002, hors série, n°6 au n°7. Voir Partie II, chapitre II, section I, § I, p. 52.

⁴⁷ *UNITAS Surveyor training, Introduction to statutory surveys*, EEIG UNITAS, 2002.

⁴⁸ En français OMCI, Organisation maritime consultative international.

⁴⁹ En français OMI - Organisation maritime internationale.

L'objectif principal de SOLAS est de spécifier le minimum de standards pour la construction, l'équipement et l'opération des navires, compatibles avec leur sécurité.

Cette convention est applicable pour tous les navires construits après la date d'entrée en vigueur de la Convention.⁵⁰

Dans le cadre de SOLAS, les sociétés de classification émettent des certificats qui s'appellent *certificats de sécurité*. Il y en a trois principaux : *Safety radio certificate*, (le certificat de sécurité des appareils radio), *Safety equipment certificate* (le certificat de sécurité du matériel d'armement) et *Safety construction certificate* (les certificats de sécurité de construction).

The International convention on Load Lines (ILL) / La Convention internationale sur les lignes de charge

Le transport maritime a été depuis toujours une activité très risquée. Les gouvernements ne voulaient pas promulguer la législation pour renforcer la sécurité, parce que cela aurait réduit le commerce international et les taxes d'import.

Le premier essai d'une telle législation était le *British merchant shipping act* en 1876, qui a essayé de limiter les pertes des navires provenant d'une surcharge.

Le membre du parlement du Royaume-Uni, M. Samuel PLIMSOLL, était pour cette loi, en opposition avec les armateurs qui pensaient qu'ils devaient être libres de charger leurs navires comme ils voulaient. Cette loi a introduit la *Plimsoll line* (Ligne de Plimsoll) sur la cote du navire, qui marque la charge maximale de franc-bord. C'était le précédent de la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966, entré en force le 21 juillet 1968.

L'objectif principal de l'ILL est d'augmenter la stabilité du navire, la force de la structure de coque, la quantité de l'eau qui monte jusqu'au bord, etc. La régulation prend en considération les hasards potentiels présents dans les différentes parties du navire, les différentes zones géographiques et les différentes saisons.

Elle est applicable à tous les navires construits en ou après la date d'entrée en vigueur.⁵¹ Le certificat issu de l'application des règles de cette convention s'appelle le *Load lines certificate* (Certificat des lignes de charge).

Il est par ailleurs important de préciser qu'en France l'unique délégation aux sociétés de classification est la délivrance des certificats de franc-bord. Entre autres, le Bureau Veritas est délégué à émettre ce type de certificats au nom de l'Etat français.

The International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL) / La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

⁵⁰ Dans la Convention, ces navires se désignent comme les *nouveaux navires*.

⁵¹ Dans la Convention, ces navires se désignent comme les *nouveaux navires*.

La première convention internationale qui s'occupait des problèmes de pollution de la mer provenant des navires fut adopté en 1954. Elle avait pour objet la pollution des opérations routinières des navires.

Le naufrage du *Torrey Cannon* au large de la Sicile en 1967 a attiré l'attention du monde entier sur les conséquences de la pollution du pétrole.⁵² Ainsi, en 1973, la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) a été adoptée. Après l'adoption du protocole de 1978, la MARPOL est entrée en vigueur en octobre 1983.

MARPOL englobe presque tous les aspects techniques de la pollution des navires. MARPOL a six annexes qui contiennent la régulation pour la prévention de différents types de pollution, comme la pollution du pétrole, des ordures des navires et le dernier annexe VI, qui entrera en vigueur le 19 mai 2005 et s'attache à la pollution de l'air par les navires.

Elle s'applique à tout type de navires.

On a choisi de laisser pour la fin de cette partie les codes ISM (Chapitre IX de SOLAS) et ISPS (Chapitre XI de SOLAS) car il s'agit d'une très récente activité des sociétés de classification – l'activité des audits. Les audits sont différents d'autres prestations statutaires car ils représentent les contrôles de qualité des systèmes d'organisation des compagnies maritimes, des navires et des installations portuaires concernant la sécurité et la sûreté.

Les visites dans ce cas deviennent *les audits* et les inspecteurs les *auditeurs*.

The International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention / le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, ou de façon plus courte, *the International safety management code (ISM code) / le Code international de gestion de la sécurité*.

Dans le cadre de l'ISM code, les sociétés de classification vérifient la conformité des procédures de sécurité d'une compagnie maritime et de ses navires avec les exigences du Code.

L'objectif d'ISM code est de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels, en particulier en associant les compagnies à la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution.

*“ Le code oblige les armateurs à organiser eux-mêmes la gestion de la surveillance et du contrôle du niveau technique des navires et des leurs équipages en renforçant la notion de contrôle interne. Contrôle qui est lui-même apprécié par un organisme extérieur, soit par l'administration chargée de délivrer la certification ISM, soit par la société de classification. ”*⁵³

Les dispositions du code s'appliquent aux navires transbordeurs rouliers à passagers, à tous les autres navires à passagers effectuant une navigation internationale y compris les engins à passagers à grande vitesse, à

⁵² Tout était encore plus dramatique car pour la première fois, l'incident s'est déroulé devant les caméras de télévision.

tous les pétroliers, chimiquiers, gaziers et vraquiers effectuant une navigation internationale et à tous les autres navires de charge et unités mobiles de forage au large d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 effectuant une navigation internationale.

Les dispositions du code ne s'appliquent pas aux navires de l'Etat utilisés à des fins non commerciales.

Le code s'applique également aux compagnies qui exploitent les navires précités.

Le code ISM introduit le *Safety management system* (SMS) ou système de gestion de sécurité. C'est le système structuré et documenté permettant au personnel de la compagnie de bien appliquer la politique de la protection de l'environnement et de la sécurité.

Il y a deux certificats qui confirment l'application de SMS par la compagnie et sur les navires qu'elle exploite. Ce sont *Document of compliance* (DOC) pour les compagnies maritimes et *Safety management certificate* (SMC) pour les navires.

En application d'ISM code on trouve la curiosité que le navire peut être classé par une société de classification (ou état du pavillon) et certifié ISM par l'autre. Il n'existe pas de recommandation pour les armateurs d'utiliser la société de classification qui classe le navire pour faire la certification ISM. Le cas le plus connu de cette situation est le cas du *Prestige* (sombé en Espagne le 19 novembre 2002) ou la société de classification a été l'ABS et la société qui a fait la certification d'ISM était le Bureau Veritas.

The International Ship & Port Facility Security Code (ISPS code) / le Recueil international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

Avant de parler du code ISPS, il est nécessaire de distinguer les notions de *sûreté* et de *sécurité*.⁵⁴

Toutes les conventions qu'on a exposées sont relatives à la sécurité. La sécurité (dans ce sens "*safety*" en anglais) concerne tout ce qui est lié à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la défense contre les dangers naturels (tempête, cyclone, etc.) et navals (provoqués par la circulation maritime).

La sûreté (dans ce sens "*security*" en anglais) représente la protection du navire, de son équipage et des ports contre les dangers résultant des pratiques criminelles en mer ou liées à la mer, comme par exemple le terrorisme, la piraterie, le trafic des stupéfiants, la traite des esclaves, etc.

Ainsi, le code ISPS régit la gestion de sûreté des navires et des ports. C'est le dernier des traités internationaux, entré en vigueur le 1 juillet 2004.

Le Code ISPS s'applique aux navires et aux ports. Mais les sociétés de classification ne peuvent pas être déléguées à effectuer l'audit des ports. Donc, les ports restent le domaine des autorités de l'état et les sociétés de classification sont déléguées pour appliquer le code ISPS sur les navires.

⁵³ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 294.

⁵⁴ P. BOISSON, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 1998, p. 1.

Avec la diversification constante des sociétés de classification, on pourrait envisager la possibilité qu'un jour les sociétés de classification soient déléguées à exercer les audits des ports maritimes.

Au cours de cette première partie, on s'est efforcé de démontrer les origines et l'évolution des sociétés de classification et ensuite de présenter leurs prestations détaillées. Cependant pour réellement comprendre le rôle de ces sociétés aujourd'hui, il est nécessaire d'examiner leur responsabilité.

La distinction importante à l'égard de la responsabilité des sociétés de classification existe quand elles exercent leur prestations en leur propre nom et au nom d'un Etat. Dans la partie suivante leur responsabilité sera envisagée dans le cadre de leur prestations privées (Chapitre I) et dans le cadre de leur prestations statutaires (Chapitre II).

PARTIE II - LA RESPONSABILITE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION

Comme montré dans la Première partie de cette étude, les activités des sociétés de classification se sont beaucoup diversifiées à l'égard de leur rôle dans le passé.

L'avancement de la technique et l'intervention des différentes conventions internationales sur la sécurité et pollution en mer au cours du 20^{ème} siècle ont augmenté les possibilités du travail pour les sociétés, mais ont généré en même temps, une intensification de leurs mises en cause et une multiplication des fondements de leur responsabilité.

A la suite des naufrages, avaries et dommages à la cargaison, les armateurs, assureurs et les victimes recherchent la responsabilité des sociétés de classification.

Certains auteurs⁵⁵ expliquent cela par le fait que les sociétés de classification sont des cibles faciles, car au travers de leurs réseaux mondiaux il est géographiquement aisé de les retrouver et surtout parce qu'elles sont un payeur solvable avec une assurance de responsabilité civile professionnelle. Ces auteurs estiment en fin de réflexion que cette mise en cause se base sur l'incompréhension des fonctions réelles des sociétés.

⁵⁵ P. BOISSON, « *Responsabilité des sociétés de classification faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ?* », *D.M.F.*, 1995, p. 109-110 et *Maritime safety*, Lecture 7, *What is a Classification Society ?*, présentation, IMI, février 2004 ; M. REMOND - GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone, Etudes internationales, 2^{ème} éd., 1993, p. 222; G. DANEELS, *Les clauses de classification dans les polices d'assurances maritimes*, th., Nantes, 1996 cité par M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 4.

Ces différents fondements de la responsabilité des sociétés de classification seront examinés selon s'il s'agit de leurs prestations privées ou de leurs prestations statutaires. Plus précisément, si les sociétés agissent en leur nom propre (Chapitre I) ou au nom d'un Etat qui leur a délégué la mission de contrôle des navires battant son pavillon (Chapitre II).

CHAPITRE I – La responsabilité du fait des prestations privées

La majorité des demandes en réparation intentées contre les organismes de classification ont pour fondement les prestations exécutées à titre privé. Il apparaît pourtant que le fondement d'une action intentée est peu contractuel. La jurisprudence française montre que les armateurs contractants assignent rarement les organismes de contrôle et il apparaît de même avec l'expérience étrangère.⁵⁶

Il est pourtant important d'étudier ce genre de responsabilité car sans elle l'étude de responsabilité des sociétés de classification ne serait pas complète et parce qu'elle nous permet de mieux comprendre la responsabilité extra-contractuelle.

Il faut dire aussi que cette distinction entre la responsabilité contractuelle et extra-contractuelle prend son sens dans les systèmes juridiques basés sur le droit romain, notamment dans le système français comme c'est l'objet principal de cette étude.

Par contre, dans les systèmes juridiques anglo-américains cette distinction n'est parfois pas raisonnable, car les actions en responsabilité contractuelle et extra-contractuelle peuvent être accumulées, tandis qu'en droit français ce cumul n'est pas possible.

Dans ce Chapitre on se propose d'étudier d'abord la responsabilité contractuelle (Section I) et ensuite la responsabilité extra-contractuelle (Section II).

SECTION I – La responsabilité contractuelle

La responsabilité contractuelle est la responsabilité des sociétés de classification envers ses clients.

⁵⁶ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 12

Les clients qui apparaissent dans les contrats avec les sociétés de classification sont les armateurs et les chantiers de construction navale.

Pour bien déterminer la responsabilité contractuelle des sociétés de classification, on va dans un premier temps présenter les conditions de mise en jeu de cette responsabilité (§ I) et ensuite, dans un deuxième temps, on va examiner les clauses exonératoires des sociétés de classification envers ses clients (§ II).

§ I – La mise en jeu de la responsabilité contractuelle

En droit français, le fondement de la responsabilité contractuelle est inscrit dans le droit commun, et repose plus précisément sur l'article 1147 du Code Civil.

Ledit article rend responsable tout contractant des fautes et des négligences commises dans l'exécution des obligations qui lui incombent.

La mise en jeu de la responsabilité des sociétés de classification ne repose pas seulement sur le contenu des prestations, mais aussi sur leur intensité. Les systèmes de droit reconnaissent deux grandes catégories d'obligations : l'obligation de moyens ou obligation de diligence et l'obligation absolue ou obligation de résultat.

Les conséquences de ces deux obligations sont primordiales, elles aboutissent à deux régimes de responsabilité différents : la responsabilité subjective qui demande la faute du débiteur et la responsabilité objective qui ne se fonde pas sur la faute du débiteur.

Bien que les juridictions françaises aient parfois imposé à certains organismes de contrôle l'obligation de résultat, ce ne fut pas le cas pour les sociétés de classification.⁵⁷

Les jurisprudences françaises, américaines et anglaises ont traditionnellement imposé aux sociétés de classification une obligation de moyens en général.⁵⁸

⁵⁷ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 7 et 170-171.

Une des rares décisions où l'obligation de résultat a été retenue fut dans la décision de la CA de Versailles, en date du 21 mars 1996.⁵⁹

Selon cette décision, le résultat d'obligation du Bureau Veritas était d'effectuer les visites et de retirer la classe au navire s'il n'était pas conforme aux prescriptions des règlements.

En l'espèce, la Cour d'appel retient la responsabilité de l'expert chargé de la classification car ce dernier aurait dû retirer la classe du navire qui était dans un tel état qu'il avait dû être remorqué pour achever sa traversée.

L'annotateur analyse, d'après les faits que retient l'arrêt, que l'obligation, qui incombe à la société quant à la découverte des vices cachés, est de résultat puisque l'examen extérieur du navire aurait dû suffire pour révéler le mauvais état extérieur du navire, le rendant ainsi impropre à quitter le port.

Les juges constatent donc que l'expert avait l'obligation envers l'armateur de retirer la classe du navire et, envers les acquéreurs, de déconseiller tout achat. Ces obligations n'ayant pas exécutées, l'expert a commis une faute lourde.

Une partie de la doctrine a émis de vives critiques à l'égard de cet arrêt, parce que « le contrat de classification ne peut être exécuté seul et l'armateur, en tant que gardien de la chose, a une partie importante de responsabilité dans le maintien en état du navire, même si l'expert n'a pas été diligent dans ses visites. »⁶⁰

Pour la mise en œuvre de la responsabilité, trois conditions apparaissent nécessaires : la faute des sociétés de classification, un préjudice subi par le client et un lien de causalité entre la faute et le dommage. Le contractant ne peut pas se

⁵⁸ Ibid., p. 8 et P. BOISSON, « *Responsabilité des sociétés de classification : Faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ?* », *D.M.F.*, 1995, p. 109.

⁵⁹ Ca Versailles, 21 mars 1996, *Elodie II*, *Recueil Dalloz*, 1996, p.547, note le Tourneau et DMF, 1996, p.721-725, observations P. Delebecque

⁶⁰ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 170.

placer sur le terrain de la responsabilité quasi-délictuelle lorsque le dommage subi résulte d'une faute commise dans l'exécution du contrat selon le principe du non cumul des responsabilités.

Pour conclure, on peut dire que la société de classification est tenue d'une obligation de moyens (dilligence) dans les termes du droit commun.

Soucieux d'harmoniser les règles et usages du monde maritime, le Comité Maritime International (CMI), a développé certaines solutions aux problèmes des contentieux des sociétés de classification.

Ainsi, il a élaboré dans le domaine contractuel une série de clauses types applicables aux conventions signées avec les administrations nationales et aux contrats privés avec les armateurs. Ces clauses, dont la mise en œuvre est laissée à l'initiative de chaque société, énumèrent les différentes obligations des deux parties et le régime de responsabilité qui en découle.

Ce travail de CMI peut expliquer la similarité relative chez toutes les sociétés de classification, concernant la présence et forme des clauses de non-responsabilité dans les contrats liant un armateur à une société de classification.

La question reste à voir si la société de classification peut se prévaloir avec ces clauses de chaque responsabilité envers ses clients.

On se propose donc d'étudier, dans la prochaine section, excepté en cas de dol ou de faute lourde, à quel niveau les sociétés de classification peuvent s'exonérer de leur responsabilité à l'égard de leur client.

§ II – La validité des clauses exonératoires

Les clauses de non-responsabilité sont majoritairement présentes dans les Conditions générales de toutes les sociétés de classification.

Dans le cas du Bureau Veritas, la clause de non-responsabilité est stipulée dans l'article 5 des Conditions générales :

« La Société est un prestataire de services assujetti à une simple obligation de moyens. Ses obligations ne ressortissent pas à une obligation de résultat ni à une garantie ».

et

« ses certificats ne peuvent ni attester ni garantir implicitement ou expressément la sécurité, l'aptitude à l'usage, la navigabilité de l'Unité ou sa valeur marchande pour la vente, l'assurance ou le louage. »

Hormis ces articles qui portent directement sur la non-responsabilité, la société continue à s'exonérer dans les autres articles de différents types de responsabilité.

Ainsi, dans l'article 1.5 des Conditions générales, la société indique qu'elle n'est ni Assureur ni Contrôleur ni Armateur etc., et qu'elle n'assume pas et ne réduit pas, par ses interventions, les obligations inhérentes à ces fonctions.

Aussi, dans l'article 3.4. on trouve que *« les opérations effectuées par la Société pour l'accomplissement de ses Services sont toujours conduites par sondage et excluent absolument les notions de contrôle et de vérification exhaustive. »*

Comme cela a déjà été dit, aujourd'hui, toutes les sociétés de classification stipulent dans leurs contrats les clauses de non-responsabilité, mais la question se pose de savoir si ces clauses restent ultérieurement valables.

Il est important de dire que dans le cadre du droit commun, un contrat sans clause ne peut pourrir être valablement constitué en droit français et une clause trop globale ou déraisonnable serait annulée en droit anglais et américain.⁶¹

Mais, dans le cas des prestations contractuelles des sociétés de classification, elles sont majoritairement admises.

Ainsi, *« la jurisprudence française reconnaît depuis longtemps leur validité mais les annule en cas de faute lourde du débiteur. »*⁶² *Les tribunaux des Etats-Unis*

⁶¹ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 7.

*les admettent aussi à condition qu'elles ne soient ni trop larges ni trop générales. Le droit anglais les a reconnues en premier comme fondement de la liberté conventionnelle.*⁶³ »

En cas de faute de la société de classification, c'est à l'armateur ou au chantier naval d'apporter la preuve de la faute, en démontrant que la société en question n'a pas mis en œuvre les moyens dont elle disposait.

Cette faute peut consister en une erreur d'appréciation, en un manque de prudence ou de diligence, en un contrôle insuffisant, etc. Les tribunaux recherchent le plus souvent la faute caractérisée pour retenir la responsabilité des sociétés de classification.

La gravité de la faute peut s'analyser comme une faute dolosive (dol) et une faute lourde.

La faute dolosive se caractérise en l'inexécution volontaire de ses obligations par le débiteur, donc par la société de classification et la faute lourde par un comportement d'une extrême gravité. La faute lourde s'oppose au dol parce qu'elle est non intentionnelle.

Le dol implique la mauvaise foi alors que la faute lourde, si énorme soit elle, n'implique aucune mauvaise foi.⁶⁴

Tout comme en présence d'un dol, il est donc normal que la société de classification soit toujours responsable de sa faute lourde.

Des clauses de limitations de responsabilité apparaissent aussi dans les contrats des sociétés de classification, établissant une limitation qui est calculée par rapport aux honoraires perçus.

⁶² Voir Cass., Le Gualès de Mézaubran, 15 mai 1923, Dalloz, P. 1925, p. 15. et Cass. com., 15 juin 1959, Bull. 1960, p. 97, note R. Rodière.

⁶³ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 180.

⁶⁴ Voir le cas de la faute lourde du Bureau Veritas, Chambre arbitrale Paris, 05 avril 1974, *D.M.F.*, 1974, p. 635.

Ainsi, lesdites clauses de CMI ⁶⁵ prévoient notamment une exclusion de responsabilités pour les pertes indirectes subies par l'armateur et une limitation de l'indemnisation à 10 fois les honoraires perçus ou à 3 millions de DTS en cas de faute prouvée.

Le Bureau Veritas a suivi cette proposition du CMI dans l'art. 6.2. de ses Conditions générales
:

« Si les Services de la Société causent au Client un préjudice dont la preuve est apportée, qu'il est la conséquence directe, et raisonnablement prévisible, d'une erreur ou d'une omission de la Société, sa responsabilité envers son Client est limitée à dix fois le montant des honoraires perçus pour le Service ayant causé ce préjudice, sans que cette limite puisse être inférieure à huit mille (8.000) Euro ni dépasser huit cent mille (800.000) Euro ou une fois et demie le montant de ces honoraires, si cette valeur est supérieure. »

Comme pour les clauses de non-responsabilité, ces clauses sont également admises, sauf en cas de faute lourde ou faute dolosive de la société.

Après avoir présenté la responsabilité des sociétés de classification à l'égard de ses cocontractants, dans la section suivante il sera présenté la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification.

SECTION II – La responsabilité extra-contractuelle

La responsabilité extra-contractuelle est la responsabilité envers les tiers. Elle peut être délictuelle et quasi-délictuelle (fait illicite commis sans intention de nuire).

Il s'agit donc d'actions contre les sociétés de classification de la part de toutes les personnes qui ne sont pas leurs cocontractants.

En comparaison avec la responsabilité contractuelle, la situation à l'égard des tiers est plus compliquée.

⁶⁵ Voir paragraphe précédent, p. 59.

La responsabilité des sociétés de classification à l'égard de tiers représente l'essentiel du contentieux des sociétés de classification.

Une erreur de calcul ou une négligence de contrôle peuvent avoir les plus graves conséquences et la responsabilité de la société se trouve engagée par cela.

Les circonstances dans lesquelles une société de classification peut voir sa responsabilité engagée envers les tiers sont différentes : les endommagés peuvent être les armateurs, affréteurs, *P and I Clubs* et assureurs-corps qui ont fait le commerce sur la foi de la cote délivrée par la société de classification.

Aussi, une personne peut subir un dommage du fait d'un navire atteint d'un vice que n'avait pas décelé la société qui a surveillé sa construction.

Dans le Paragraphe I on s'efforcera d'établir que les sociétés de classification peuvent être responsables en dehors de tout lien contractuel, et dans le Paragraphe II que la clause de non-responsabilité ne serait valable à l'égard de tiers.

§ I – La mise en jeu de la responsabilité extra-contractuelle

La question se pose si les négligences commises par les sociétés de classification et ayant occasionné des dommages à des personnes non parties au contrat, donc à tiers, peuvent entraîner leur responsabilité.

La responsabilité à l'égard des tiers dans le droit français repose sur l'article 1382 du Code civil, le principe selon lequel toute faute engage la responsabilité de son auteur.

Il s'agit d'un principe jamais contesté, le principe avec la valeur constitutionnelle⁶⁶, donc de portée absolument générale.

Après définition du principe qui sort de l'art. 1382 précité, il nous reste à se demander quelles seront les limites de cette responsabilité ?

Est-ce que la société de classification est responsable uniquement pour les fautes graves envers les tiers, ou bien peut-elle être responsable même pour les fautes simples ?

Une partie de la doctrine considère que les sociétés de classification sont responsables de leur faute quelle qu'en soit la gravité ou qu'elles n'ont pas le droit de lancer dans la circulation un répertoire contenant des informations inexactes.⁶⁷

Pourtant, la jurisprudence paraît hésitante.

Même dans le cadre de la réglementation européenne, la directive communautaire du 19 décembre 2001, régissant la responsabilité des sociétés de classification à l'égard de l'administration qui lui a délégué sa mission de contrôle des navires, n'atténue en rien leur responsabilité à l'égard des tiers.

Souvent, les tribunaux se fondent sur la faute lourde commise pour condamner les sociétés de classification.

Dans l'affaire du *Elodie II*⁶⁸, il s'agissait d'une action d'acquéreur du navire contre le Bureau Veritas, l'acquéreur n'étant pas dans la relation contractuelle avec la société. Lors de l'achat du navire, l'acquéreur s'est fié à sa côte émise par le Bureau Veritas. Cependant, le navire se révéla innavigable quelque temps plus tard et la Cour d'appel de Versailles décida que c'est à cause d'une faute lourde du Bureau Veritas.

Cette décision est également intéressante car on peut se demander pourquoi l'acquéreur a agi contre la société de classification et non tout simplement, contre son cocontractant? De ce fait on peut se demander si ce n'est pas aussi le fait que

⁶⁶ 22 octobre 1982, Dalloz, 1983, note Luchaire.

⁶⁷ R. Rodière, *Traité de Droit Maritime*, t. 1, Le navire, Dalloz, 1980, p. 52, G. RIPERT, *Droit Maritime*, t. 1, Dalloz, 4^{ème} éd., 1950, p. 331 et P. BONASSIES, *Droit maritime générale*, Cours 2003/2004, inédit, p. 130.

⁶⁸ Op. cit. p. 56, SECTION I - Conditions de mis en jeu de la responsabilité.

les acquéreurs préfèrent se retourner contre les sociétés de classification à cause de leur solvabilité.

Ainsi on peut expliquer que l'article 5.2 des Conditions générales du Bureau Veritas stipule que la Société n'accomplit aucune activité de conseil et que sa responsabilité ne saurait être engagée à ce titre et que ses certificats ne peuvent ni attester ni garantir implicitement ou expressément la valeur marchande du navire pour la vente.

A ce niveau là, on revient à l'opinion de l'autre partie de la doctrine qui considère que les sociétés de classification sont des cibles faciles pour les demandeurs et qu'ils estiment que la mise en cause de leur responsabilité doit être moins sévère.⁶⁹

De cette manière, c'est la Cour de Paris qui exonère de toute responsabilité le Bureau Veritas, sous observation que le demandeur recherchait la responsabilité de ce dernier sans caractériser la faute lourde ou dolosive qu'il aurait, en l'espèce, commise dans son rôle de société de classification.⁷⁰

On peut conclure que selon les règles du droit commun, les sociétés de classification sont responsables pour leurs fautes délictuelles et quasi-délictuelles, quelle qu'en soit leur gravité.

Selon le principe de la responsabilité extra-contractuelle, la victime doit prouver la faute de la société de classification, ensuite le dommage qu'il a subi et finalement, le lien de causalité entre les deux.

La jurisprudence montre que la faute et le lien de causalité entre la faute et le dommage sont très difficiles à prouver. En effet, il s'agit d'une hésitation sur la question si les études et les contrôles des navires exercées par les sociétés de classification peuvent se mettre en liaison avec le préjudice subi par un tiers.

⁶⁹ Voir Partie II, p. 54.

⁷⁰ CA Paris, 9 juin 1999, *Mamer, D.M.F.*, 2000, p. 326, observations B. Coste et *D.M.F.*, 2001, hors série, n°5 au n°18, observations P. Bonassies.

C'est pour cela que la jurisprudence a, jusqu'à maintenant, majoritairement condamné les sociétés de classification seulement pour les fautes lourdes.

Donc, la responsabilité des sociétés de classification envers les tiers est plus large qu'envers ses cocontractants, mais dans la réalité elle reste engagée pratiquement que pour la faute lourde, comme dans la responsabilité contractuelle.

En droit de *common law*, droit anglais et anglo-américain, la jurisprudence sur le fondement de la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification s'avère moins sévère que la jurisprudence française (et continentale).

Cela pourrait s'expliquer par l'absence d'un principe général de responsabilité civile analogue à la règle de l'article 1382 du Code civil.

En droit de *common law*, la faute n'engage la responsabilité qu'à l'égard des personnes envers lesquelles on est tenu d'une obligation de soin (*duty of care*).

Le demandeur doit démontrer que le défendeur avait cette obligation de soin envers lui et il doit rapporter la rupture de ce devoir sinon la responsabilité ne pourrait être engagée.

Le droit anglais et américain semble plus favorable aux sociétés de classification que le droit français,⁷¹ "bien que les décisions les plus récentes des juridictions des Etats-Unis semblent apprécier davantage le rôle déterminant des sociétés de classification et prennent donc plus facilement en compte l'importance des négligences des experts."⁷²

Dans le paragraphe suivant il sera envisagé la validité des clauses exonératoires dans le cadre de la responsabilité extra-contractuelle.

§ II – L'inopposabilité des clauses exonératoires

⁷¹ Voire High Court of Justice, Queen's bench Division, Commercial Court, 2 July 1992, *The Nicholas H.*, 2 *Lloyd's Rep.*, p. 481.

⁷² M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 216-242.

Les sociétés de classification essaient, depuis longtemps, de se protéger contre leur éventuelle responsabilité envers les tiers qui ne sont pas leurs cocontractants.

Il s'agit surtout de la protection contre les tiers qui acquièrent un navire sur la foi du certificat de classe délivré par elles.⁷³

Elles insèrent dans leurs certificats qu'aucune personne étrangère au contrat ne pourra mettre en cause leur responsabilité en raison des mentions du certificat, comme en indiquant dans leurs publications que les informations données ne sont qu'à titre de renseignements et sans garantie ou responsabilité.⁷⁴

Ainsi, en bas des certificats de classification (les certificats statutaires sont soumis à la réglementation internationale) du Bureau Veritas il est stipulé :

« Toute personne qui n'est pas partie au contrat aux termes duquel ce document est délivré ne pourra engager la responsabilité du Bureau Veritas pour les inexactitudes ou omissions qui pourraient y être relevées ainsi que pour les erreurs de jugement, fautes ou négligences commises par le personnel de la société ou par ses agents dans l'établissement de ce document et dans l'exécution des interventions qu'il comporte. »

Et dans l'article 6.2. des Conditions générales, il est indiqué :

« La Société n'assume aucune responsabilité pour les dommages indirects ou immatériels, tels que, par exemple, pertes de chiffre d'affaires, de profits, de production, pertes relatives à d'autres contrats et toutes indemnités de rupture de contrat. »

L'analyse de ces clauses de non-responsabilité opposables aux tiers a donné lieu à différentes opinions dans la doctrine avant d'établir la règle de leur inefficacité.

⁷³ P. BONASSIES, *Droit maritime générale*, Cours 2003/2004, inédit, p. 130.

⁷⁴ Ibid.

Ainsi, le Doyen Ripert analysait ces clauses comme l'avertissement donné aux tiers de la valeur des registres et donc seules les fautes volontaires pouvaient écarter le jeu de la clause.⁷⁵

Le Doyen Rodière n'a pas du tout suivi cette opinion, au contraire. Il a même considéré que les sociétés de classification étaient dans la matière délictuelle responsables de leurs fautes quel qu'en soit la gravité.⁷⁶

Il semble que la jurisprudence ait choisi un chemin moyen. Elle n'a pas pour l'instant suivi le Doyen Rodière concernant la responsabilité pour toutes les fautes des sociétés de classification⁷⁷, mais elle a repris son principe quant aux clauses exonératoires.

De ce fait et au contraire des clauses exonératoires dans le cadre contractuel, le principe est que les clauses de non-responsabilité, totales ou partielles, sont nulles en matière extra-contractuelle.

Plus précisément, envers ses cocontractants, les sociétés de classification peuvent stipuler les clauses de non-responsabilité et la jurisprudence française reconnaît depuis longtemps leur validité. Elles ne sont annulées qu'en cas de faute lourde ou dol du débiteur.

Par contre, les clauses de non-responsabilité des sociétés de classification envers les tiers, depuis longtemps aussi, ont été condamnées par la jurisprudence française.⁷⁸ L'inapplicabilité du principe des clauses de non-responsabilité vis à vis des tiers s'explique par l'article 1165 du Code Civil qui prévoit que « *les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes.* » Ainsi, il s'agit d'une règle d'ordre public.

⁷⁵ G. RIPERT, *Droit Maritime*, t. 1, Dalloz, 4^{ème} éd., 1950, p. 330, cité par G. BLANCHI, *Les sociétés de classification*, mém., DESS droit maritime et des transports, Aix-Marseille III, 1997, p. 43.

⁷⁶ Op. cit., p. 56.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Cass., 17 fév. 1956, *Dalloz*, 1956, p. 17, note P. Esmein ; *JCP*, 1955, II, p. 8951, note R. Rodière ; CA Paris, 12 déc. 1968, *Energo*, *D.M.F.*, 1969, p. 223.

Plus délicatement dit, les clauses d'irresponsabilité ne peuvent avoir d'effet à l'égard des tiers parce que les tiers n'ont pu accepter l'irresponsabilité de ces sociétés, n'ayant pas contracté avec elles.

Malgré tout, les sociétés de classification continuent à mettre des clauses d'irresponsabilité dans leurs publications.

« *Ne pouvant rendre irresponsable les sociétés, ces clauses jouent un rôle de mis en garde, un avertissement donné aux tiers que les informations publiées peuvent être imparfaites. Les sociétés invitent donc les tiers à ne pas se fier uniquement à leurs publications.*⁷⁹ »

Quant à la limitation de responsabilité, malgré le fait qu'une telle limitation est prévue dans le cadre contractuel des Conditions générales du Bureau Veritas, la limitation de responsabilité envers les tiers n'est pas prévue.

Les propositions du CMI que le Bureau Veritas a suivi pour la limitation de responsabilité contractuelle⁸⁰, envisagent aussi une limitation pour la responsabilité extra-contractuelle.

Ainsi, selon M. BOISSON, le CMI à envisagé « *une modification de la convention de 1976 sur la limitation des créances maritimes, de manière à introduire une limitation de responsabilité en faveur des sociétés de classification. Cette idée qui reste un objectif à long terme pour ce groupe de travail du CMI, n'a pas été retenue dans l'immédiat, en raison des difficultés propres à la révision des instruments internationaux.*⁸¹ »

Quant à la jurisprudence étrangère, notamment celle du *common law*, la question des clauses de non-responsabilité dans le domaine extra-contractuel est assez complexe.

⁷⁹ G. BLANCHI, *Les sociétés de classification*, mém., DESS droit maritime, Aix-Marseille III, 1997, p. 44.

⁸⁰ Voir p. 56, Conditions de mise en jeu de la responsabilité contractuelle.

⁸¹ P. BOISSON, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 1998, p. 146.

Le principe de cumul d'actions extra-contractuelles et contractuelles⁸² dans ces systèmes juridiques rend la considération des clauses de non-responsabilité différente du droit français qui n'accepte pas un tel cumul des actions.

L'étude de ces systèmes étrangers étant trop longue, on peut retenir que dans la globalité, les tribunaux américains et anglais pourraient accepter des clauses « *raisonnables* » qui déchargent la société de classification de ses fautes légères, ce que l'on pourrait comparer avec les fautes simples dans le droit français.

Il est donc visible qu'il existe un certain avantage pour les sociétés de classification dans le droit de *common law*, surtout sur les clauses de non-responsabilité envers les tiers qui ne sont pas du tout acceptées dans le droit français.

Après l'étude de la responsabilité du fait des fonctions privées des sociétés de classification, dans le prochain chapitre sera envisagé la responsabilité du fait des fonctions statutaires.

⁸² C'est pour cela que certains auteurs parlent de la responsabilité extra-contractuelle envers les contractants dans le droit anglo-américain. Voir l'étude complète sur cette question dans M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 200-284.

CHAPITRE II – Les responsabilités du fait des fonctions statutaires

Les fonctions statutaires des sociétés de classification désignent la fourniture de ses prestations dans le cadre de la délégation de l'Etat du pavillon. S'agissant d'une habilitation de l'Etat, ce sont les prestations publiques.

La délivrance de certificats nationaux de navigabilité ou de sécurité est obligatoire pour les navires du pavillon. Les missions déléguées par l'administration apparaissent être des missions d'intérêt général qui se basent sur le droit commun puisque les experts des organismes agissent au nom et pour l'Etat du pavillon.

Or, les fonctions statutaires des sociétés de classification mènent à la responsabilité de ces sociétés à l'égard de l'Etat qui leur a délégué les missions précitées.

Cette responsabilité sera examinée dans la Section I.

Lorsque le naufrage d'un navire cause des dommages corporels ou d'importants dommages écologiques, la responsabilité pénale des sociétés de classification et de leurs experts peut être recherchée. En principe les prestations privées et statutaires des sociétés peuvent fonder une poursuite pénale.

Pourtant seules les conséquences dommageables des activités exercées dans le cadre des délégations statutaires ont provoqué des poursuites pénales.

C'est pour cela que dans la Section II dans le cadre du Chapitre des prestations statutaires on envisagera la responsabilité pénale des sociétés de classification.

SECTION I – La responsabilité à l'égard de l'Etat

Le caractère public des prestations statutaires conduit à se demander si le régime de responsabilité diffère de celui des prestations privées. La réponse dépend de l'Etat où les certificats ont été délivrés.

Dans le Paragraphe I les conditions de mise en jeu de la responsabilité seront examinées.

Il s'avère aussi que certains Etats protègent les sociétés de classification agissant en leur nom dans le cadre du statutaire, avec une immunité de juridiction. Dans le Paragraphe II ce cas spécial de responsabilité sera examiné.

§ I – La mise en jeu de la responsabilité à l'égard de l'Etat

L'Etat français reconnaît à différentes sociétés de classification la capacité de contrôler des navires battant le pavillon français et d'émettre des certificats en son nom. Il s'agit des Bureau Veritas, Lloyds Register of Shipping, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd et American Bureau of Shipping. Cette délégation de l'administration française reste pour l'instant exceptionnelle. Il s'agit d'habilitation à apposer les marques de franc-bord sur les navires français en application de la convention sur les lignes de charge (LLI) et d'établir les certificats correspondants.

Cette délégation de pouvoir visiter les navires dans le but de contrôler leur conformité avec les dispositions légales de sécurité est fondée sur l'arrêté du ministère des transports et de l'équipement du 23 novembre 1987 et du décret du 30 août 1984 (article 42) modifié par le décret du 26 septembre 1996.

Cette délégation est importante : les sociétés agissent en lieu et place de l'Etat dans le contrôle de l'application des dispositions des conventions internationales, ainsi que des dispositions nationales. Les sociétés de classification ont ainsi le pouvoir légal de contrôler la sécurité des navires français et d'émettre des certificats nationaux. Ces prérogatives sont, bien sûr, assorties de la possibilité de suspendre ou de supprimer l'octroi de certificats de conformité lorsque le navire n'est pas aux normes. Les sociétés de classification apparaissent donc être des sociétés de droit privé en exerçant un service public avec des prérogatives de puissance publique.

On se demande ainsi quel régime juridique appliquer sur la responsabilité des sociétés de classification dans l'accomplissement des fonctions précitées.

Une fois encore il existe une différence entre le droit français qui possède un système de tribunaux administratifs structurés et compétents pour juger les carences de l'administration et le système anglo-américain qui ne connaît pas une telle compétence.

En France depuis la décision du Conseil d'Etat, le juge administratif est compétent en ce qui concerne la responsabilité des sociétés de classification lors des prestations déléguées par l'Etat.⁸³

Autrement dit, les actions récursoires d'Etat contre les sociétés de classification (suivies après les actions des tiers contre l'Etat), sont régies par les règles du droit commun administratif.

Il semble d'ailleurs que ces règles n'aient jamais donné lieu à des applications concrètes. L'action récursoire de l'Etat contre les sociétés de classification est rare voir inconnue de la pratique dans la jurisprudence française.⁸⁴

En principe, seule une faute lourde peut engager la responsabilité de l'Etat dans ce domaine. Jusqu'à maintenant, elle n'a presque jamais été constatée par la juridiction administrative.⁸⁵

Dans le cadre statutaire, les Etats membres de la Communauté Européenne sont soumis sous le régime de la Directive Européenne 2001/105/CE du 19.12.2001.

Cette directive fixe des dispositions relatives à la responsabilité des sociétés de classification agissant au nom et pour l'Etat, l'objectif est la généralisation de la responsabilité pour les fonctions statutaires.

⁸³ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 321.

⁸⁴ P. BONASSIES, *Droit maritime générale*, Cours 2003/2004, inédit, p. 130; P. BOISSON, « *La responsabilité de l'Etat dans les contrôles de sécurité du navire* », inédit, 2001, p. 8.

⁸⁵ C.E., 26 fév. 1954, La petite Annie, Rapport de l'Assemblée Nationale n°2535, *Après l'Erika, l'urgence*, 5 juillet 2000, Tome II, Volume 1, Audition de C. SERRADJI, p. 124; C.E., 13 juill. 1968, Sieur Lescaudron, Rec. Leb., 1968, p. 467 ; C.E., 1 oct. 1976, La Fraidieu, Rec. Leb. 1976, p. 388.

Elle modifie la directive 94/57/CE du 20 novembre 1994 (JOCE L.319, 12 décembre 1994) établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Ce texte définit les critères que les Etats devront respecter pour habiliter les sociétés de classification ; il impose à celles-ci certaines obligations précises ; il confère à la Commission des pouvoirs étendus de contrôle.⁸⁶

Plus nouveaux sont les pouvoirs accordés à la Commission. Dans le régime de 1994 c'étaient les Etats membres qui agréaient les sociétés de classification . Désormais, l'agrément sera octroyé par la Commission, sur la demande des Etats et après évaluation conjointe.

La directive institue aussi un régime de responsabilité dans les relations entre les Etats membres et les sociétés de classification.

Ces dispositions sont les premières qui régissent spécifiquement la responsabilité des sociétés de classification ou de tout autre organisme qui contrôle et surveille les navires.

La directive s'inspirant des projets antérieures du CMI⁸⁷ et des modalités du droit américain⁸⁸.

Ainsi, l'article 6, § 2, alinéa (i) de la directive est relatif à la responsabilité et limitation de responsabilité :

« Si l'administration est finalement déclarée responsable d'un incident de manière définitive par une cour ou tribunal ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un

⁸⁶ Voir l'analyse de cette directive de Professeur P. BONASSIES, D.M.F., 2002, hors série, n°6, au n°7.

⁸⁷ P. BONASSIES, *Droit maritime générale*, Cours 2003/2004, inédit, p. 130.

⁸⁸ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 350.

préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaire ou d'une négligence grave de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant au nom de l'organisme agréé, elle peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé. »

De cet article on peut tirer trois conclusions.

D'abord, on voit que l'Etat dont la responsabilité aura été mise en cause à la suite d'une faute de la société de classification à laquelle il aura délégué ses pouvoirs pourra exercer un recours contre cette société.

Ensuite, on voit que cette action récursoire n'est admise que dans le cas « *d'acte volontaire ou de négligence grave* » de la société de classification.

Finalement, on voit que la démonstration de la responsabilité dépend du régime de chaque Etat membre de la Communauté Européenne. Donc, en France cette responsabilité reste sous le régime administratif.

L'alinéa (ii) du même article 6, § 2 précise que la responsabilité des organismes pour les dommages corporels ou décès résultant d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence est limitée à 4 millions d'euros.

Finalement, l'alinéa (iii) limite la responsabilité des organismes de contrôle en cas de préjudice ou de dommage matériel résultant d'un acte ou d'une omission par négligence ou imprudence à 2 millions d'euros.

A propos de la limitation de responsabilité, M. FERRER⁸⁹ se demande sur le problème qui se pose si la somme indemnisée dépasse les limites fixées par la Directive. Dans ce cas, dit-il, « *l'administration aura indemniser les victimes pour une*

⁸⁹ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 352.

faute commise par les négligences des experts de la société : l'administration publique paiera pour les erreurs commises par un organisme privé. Il se demande est-ce qu'il existe une autre solution. Il ne semble pas puisque la catastrophe économique majeure telle une marée noire se chiffrant à plusieurs centaines de millions d'euros, les sociétés de classification ne peuvent pas si elles sont déclarées responsables, réparer les préjudices subis qui dépassent trop leur capacité financière. Cela pose le problème de l'alinéa (i) qui dispose qu'une «négligence grave» enlève toute limitation de réparation : cet alinéa est pratiquement inapplicable. »

Finalement, les dispositions de la Directive ne modifieront en rien la responsabilité.

Ne s'agissant ici que d'une simple faculté, il ne semble pas que la France, à la différence de l'Allemagne, envisage d'instituer semblable limitation.⁹⁰

La juridiction administrative française reste compétente et les fautes graves et dol restent les seules sur lesquelles une action de recevabilité de l'Etat peut être engagée contre les sociétés de classification.

Ainsi, la responsabilité reste toujours sur le principe classique de la faute lourde, recherchée aussi pour la responsabilité contractuelle et extra-contractuelle des sociétés de classification.

Mais, certains auteurs⁹¹ considèrent que la jurisprudence des juridictions administrative semble évoluer et tend de plus en plus à reconnaître qu'une faute simple peut engager la responsabilité de l'administration. Il en est ainsi dans le domaine du contrôle de l'activité de transfusion sanguine et dans celui de la surveillance et de la conservation d'une forêt communale.⁹²

⁹⁰ P. BONASSIES, *Droit maritime générale*, Cours 2003/2004, inédit, p. 125 et 129 ; P. BOISSON, « *La responsabilité de l'Etat dans les contrôles de sécurité du navire* », inédit, 2001, p. 8 ; M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 348-349.

⁹¹ P. BONASSIES, *Droit maritime générale*, Cours 2003/2004, inédit, p. 130.

⁹² P. BOISSON, « *La responsabilité de l'Etat dans les contrôles de sécurité du navire* », inédit, 2001, p. 8.

Ainsi, les auteurs précités considèrent qu'un arrêt du Conseil d'Etat du 12 juin 1998⁹³ a changé le régime de la responsabilité, de la manière que la faute simple suffit à engager la responsabilité de l'Etat.

Il s'agit de l'affaire du navire *François Vieljeux*, qui fit naufrage le 14 février 1979 au port de Vigo. Ce naufrage fit 12 morts et 11 disparus. Les ayant droit des victimes se sont adressés à l'Etat française pour lui demander réparation pour les préjudices subis.

Leur requête se fondait sur deux éléments principaux : d'une part, les défauts des opérations matérielles d'assistance et de sauvetage du navire ; de l'autre, des procédures de contrôle technique des aménagements du bâtiment mal appliquées. Le Conseil d'Etat ne donna pas suite à cette argumentation. Il rejeta la responsabilité du contrôle du navire sur l'armateur qui n'avait pas sollicité une nouvelle inspection du navire alors qu'il en avait l'obligation, cet argument rejoint celui des sociétés de classification qui s'exonèrent de leur responsabilité en invoquant (à juste titre) l'obligation de l'armateur de solliciter les visites et inspections de classe. L'administration comme l'organisme classificateur ne peut être responsable des différentes carences de l'armateur dans le rappel des contrôles de son navire.

Cependant, l'importance de la décision, considère Monsieur FERRER⁹⁴, provient du second considérant. Le Conseil d'Etat établit : « *qu'il ne résulte pas d'avantage de l'instruction que le remplacement d'une porte d'acier par une autre porte du bois ait joué un rôle quelconque dans le naufrage du «François Vieljeux» et que les requérants ne sauraient donc en tout état de cause, soutenir qu'en autorisant cette modification la commission de sécurité aurait commis une faute engageant la responsabilité de l'administration.* »

Donc, le Conseil d'Etat ne reconnaît pas la responsabilité de l'Etat à cause de l'absence de faute et l'absence du lien de causalité entre le changement de la porte et le naufrage.

⁹³ D.M.F., 1998, p. 788, observations P. Chaumette.

⁹⁴ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 350 et s.

Or, l'arrêt fonde le rejet de la responsabilité de l'Etat, entre autres, sur l'absence de faute, ce qui veut dire que la responsabilité de l'administration n'est plus fondée sur une faute lourde. Désormais, une faute simple suffit.

Ce changement de l'évolution de la jurisprudence française vers une plus grande sévérité à l'égard des organismes de contrôle risque de ne pas favoriser les sociétés de classification agréés et reconnues par la France à la différence particulière de l'Angleterre, qui par la procédure du *tort of negligence* exonère les administrations de toute responsabilité pour dommage matériel.⁹⁵

Une fois encore, il existe une différence entre le droit français qui possède un système de tribunaux administratifs structurés et compétents pour juger les carences de l'administration et le système anglo-américain qui apprécie la responsabilité des organes publics à travers les juridictions ordinaires.

Les systèmes juridiques anglo-américains ne possédant pas un ensemble cohérent de juridictions administratives, le juge judiciaire semble compétent, mais les décisions prises peuvent être modifiées par les particularités des immunités légales instaurées dans certains Etats du pavillon.⁹⁶

Le cadre statutaire des prestations entraîne donc *un certain droit administratif*⁹⁷ apprécié par les juridictions privées ou administratives.

Dans le Paragraphe suivant un régime spécial de la protection juridique sera examiné.

§ II – Le régime spécial de responsabilité : L'immunité accordée par l'Etat du pavillon

⁹⁵ Ibid. , p. 318 et s.

⁹⁶ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 350 et s.

⁹⁷ Ibid.

Certains Etats favorisent l'immatriculation des navires par des mesures fiscales et sociales avantageuses. C'est pour cela qu'ils s'appellent « *les pavillons de complaisance* ». De cette appellation et pour les mêmes raisons vient d'ailleurs l'expression « *sociétés de complaisance* ».⁹⁸

Ces Etats, dits alors pavillons de complaisance, favorisent aussi les sociétés de classification. Plus précisément, certaines législations exonèrent de toute responsabilité les organismes de contrôle pour les litiges survenus lors de l'exécution d'une fonction statutaire déléguée.

Or, cette immunité de juridiction empêche la mise en jeu de la responsabilité d'une société de classification et de ses agents devant les tribunaux d'un autre Etat.

L'exemple le plus connu de cette immunité est le droit maritime des Bahamas, établi par le *Bahamian Merchant Shipping act*.

Ainsi, deux affaires récentes ont bénéficié à cet égard de cette protection.

Il s'agit des affaires du *Sundancer* devant la *U.S. Court of Appeal for the second circuit* du 15 octobre 1993⁹⁹ et du *Scandinavian Star* devant la *U.S. Circuit Court* du 04 juin 1993.

Les deux navires battaient le pavillon des Bahamas. Dans la première affaire les juges américains ont décidé d'appliquer le droit maritime des Bahamas et ont ainsi exonéré la société de classification de sa responsabilité. Dans l'autre affaire ils ont écarté leur compétence concernant l'application du droit des Bahamas.

Dans la première affaire, après le naufrage du navire *Sundancer*, l'armateur assigna l'*American Bureau of Shipping* (l'ABS) en responsabilité pour les défauts que l'ABS avait omis de détecter et de signaler lors de la classification du navire pour le compte de l'Etat des Bahamas.

⁹⁸ Des sociétés de classification complaisantes, pour des raisons fiscales et autres, n'appliquent pas de manière sérieuse les normes de sécurité.

⁹⁹ *L.L.R.*, 1994, 1, p. 182.

Aucun élément de rattachement ne permettait de désigner une loi compétente. Les fautes délictuelles des experts de l'ABS se sont produites à plusieurs endroits et pour des pays différents (en Suède, à New-York, Miami, au Mexique, en Californie et en haute mer). Le demandeur était une société immatriculée au Panama et contrôlée par des capitaux suédois. Au moment de l'accident, le navire se trouvait dans les eaux canadiennes. En définitive, seul l'Etat du pavillon constituait un élément de rattachement stable.

Le juge a décidé que les avantages présentés par la loi maritime des Bahamas (*Bahamian Merchant Shipping Act*) pouvaient également servir à tous ceux qui exercent une activité sous son régime.

C'est donc sur ce fondement que le juge a accordé l'immunité de juridiction à la société de classification qui a agi sur délégation du gouvernement des Bahamas.

Dans l'autre affaire, le navire *Scandinavian Star*, un ancien paquebot transformé en car-ferry prit feu au large de Danemark en laissant derrière lui 159 morts et de nombreux blessés.

Plusieurs actions juridiques furent engagées, par exemple la poursuite pénale contre l'armateur devant la Cour de Copenhague et une action de responsabilité civile devant la Cour fédérale de Miami car le navire opérait entre la Floride et les Bahamas quelques mois avant sa conversion en car-ferry.

L'action civile devant la cour américaine qui nous intéresse ici, était dirigée contre le *Lloyd's Register of Shipping* qui a classé le navire et délivré les certificats statutaires au nom des Bahamas.

Les demandeurs considéraient que la société de classification avait commis une série de négligences en ne signalant pas les déficiences ayant pu contribuer à la propagation rapide de l'incendie à bord.

Le tribunal de Floride a alors accordé à le *Lloyd's Register of Shipping* l'immunité issue de la loi précitée des Bahamas. Mais cette décision a été infirmée

par la décision d'appel qui a annulé la décision précédente. En effet, les juges ont décidé de laisser la décision de cette question aux juges scandinaves du lieu où s'est déroulé l'incendie du navire.

La question qui se pose ici est la possibilité pour les sociétés de classification habilitées par un Etat du pavillon, d'évoquer l'immunité de juridiction dont elles bénéficient selon le droit de cet Etat du pavillon, lorsque le droit d'un autre Etat s'applique sur le litige.

La réponse dépend du droit applicable au litige. Selon M. FERRER, dans le droit français et dans le droit du Royaume-Uni les sociétés semblent pouvoir évoquer l'immunité de juridiction lorsque l'acte litigieux porte sur les prestations habilitées par un Etat du pavillon.¹⁰⁰

Par contre, dans le droit des Etats-Unis ce n'est pas le cas car les sociétés de classification sont les personnes morales de droit privé dont le capital social est d'origine privé. Pour pouvoir bénéficier de l'immunité précitée, la loi des Etats-Unis cherche à ce que les sociétés soient étatiques, c'est à dire les sociétés dont l'Etat possède au moins 51 % du capital social.

Le cadre statutaire peut aussi, sous certaines conditions, entraîner l'application d'une responsabilité pénale.

Cette responsabilité qui reste exceptionnelle peut être recherchée dans le cadre d'infractions du droit commun comme les atteintes involontaires à la vie d'autrui, ou, plus spécifiquement en droit français, en cas de mise en danger de la vie d'autrui.

Dans la Section II la responsabilité pénale des sociétés de classification sera examinée.

¹⁰⁰ M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 337-341.

SECTION II - La responsabilité pénale

Les sanctions pénales à l'encontre des sociétés de classification ou de leurs experts restent exceptionnelles.

Les juridictions répressives françaises n'ont condamné qu'une seule fois un expert pour homicide par négligence et dans un jugement très récent, une société de classification en tant qu'une personne morale.

M. FERRER explique cela par l'objet de la nature des prestations intellectuelles de contrôle et de surveillance des sociétés de classification qui s'oppose à l'implication d'une quelconque dangerosité pour autrui.¹⁰¹

En effet, la mission des sociétés de classification consiste en une mission de sécurité des personnes, des navires et de l'environnement.

Mais, continue-t-il, « *l'examen des infractions générales et des infractions spécifiques démontre quand même que, sauf exception, la mise en jeu de la responsabilité pénale des experts ou des organismes de contrôle ne peut et ne doit que rester extrêmement limitée puisque les causes de dommages à autrui sont multiples.* »

Dans le Paragraphe I il sera examinée la mise en jeu de la responsabilité pénale et dans le Paragraphe II la jurisprudence relative à la responsabilité pénale.

§ I – La mise en jeu de la responsabilité pénale

L'erreur commise lors d'une opération de classification peut engager la responsabilité pénale tant de l'agent fautif que celle de la société (responsabilité des personnes morales).

Les modalités d'une telle responsabilité sont soumises au droit commun. La possibilité d'imposer une responsabilité est amenuisée dans le droit français par les dernières dispositions de la loi du 10 juillet 2000.

Ces dispositions de l'article 121-3 du Code Pénal allègent la responsabilité de celui qui n'a pas causé directement le dommage, mais seulement contribué à créer la situation qui a permis sa réalisation.

Cette réforme a en effet pour objet de réduire la répression pénale des dommages corporels causés par une négligence ou une imprudence.

Pourtant, une récente décision d'un Tribunal Correctionnel français, que l'on va examiner plus tard, n'a pas suivi du tout cette tendance.

L'orientation à l'égard des actes considérés comme dangereux est différente : l'infraction de mise en danger d'autrui peut fonder des poursuites intentées contre les organismes classificateurs à la suite du naufrage des navires.

Mais aucune décision dans ce domaine n'a eu lieu.¹⁰²

Pour préciser, on peut dire que la responsabilité pénale des sociétés de classification se fonde sur les infractions involontaires d'imprudence ou de négligence. Pourtant, la nature des infractions varie suivant les atteintes causées à autrui.

Ainsi, dans les cas plus légers il s'agit de l'infraction de mise en danger d'autrui.

Mais, comme on a déjà dit, aucune décision n'existe sur cette responsabilité. On peut donc faire des hypothèses sur cette responsabilité, mais ce n'est pas l'objet de cette étude.

Dans les cas les plus graves de décès de personnes, il s'agit de l'infraction d'homicide involontaire.

Dans cette étude, on va s'orienter sur cette question sur laquelle existe une jurisprudence, même si elle est modeste.

¹⁰¹ Ibid., p. 353 et s.

¹⁰² M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 337-341.

Seules, à ce jour, les juridictions françaises ont retenu la responsabilité d'experts et d'organismes de contrôle pour homicide involontaire par négligence ou imprudence.

Le domaine extrêmement large des éléments constitutifs de l'infraction d'atteinte involontaire à la vie d'autrui peut aussi expliquer cette responsabilité puisque le caractère direct du lien et causalité entre le dommage et la faute ne sont pas exigés.

Cette responsabilité se fonde sur l'article 221-6 de Code Pénal qui dispose que « *le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence, ou manquement d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire.* »

Dans le paragraphe suivant seront exposées quelques décisions en matière de responsabilité pénale relative aux sociétés de classification.

§ II – La jurisprudence sur la responsabilité pénale

L'arrêt le plus connu en matière de responsabilité pénale des sociétés de classification est l'affaire de la drague *Cap de la Hague*.¹⁰³

Dans cette affaire, la compétence particulière de la société de classification a attaché à son devoir de conseil de lourdes conséquences : la condamnation pénale prononcée en 1980 à l'encontre du dirigeant du Bureau Veritas (il s'agissait d'une peine de prison avec sursis).

Le naufrage de la drague *Cap de la Hague*, provoquant la mort de douze marins, a été, selon la Cour, en partie imputable à l'insuffisance d'une étude de stabilité effectuée par Bureau Veritas.

¹⁰³ Cass. crim., 30 mai 1980, *D.M.F.*, 1981, observations E. Langavant et P. Boisson, p. 146.

Le juge a constaté qu'aucune faute ne pouvait être constatée de la part de l'armateur et que la société de classification a commis *un ensemble de fautes constituant un antécédent initial, certain et générateur du naufrage*.

Jamais dans le passé une juridiction française ou étrangère n'avait fait peser une telle responsabilité sur une société de classification. La Cour a pourtant attribué une responsabilité de contrôle au Bureau Veritas en l'obligeant à se substituer à l'armateur.¹⁰⁴

La doctrine¹⁰⁵ a vivement critiqué cette décision, entre autre, avec l'explication qu'il n'est pas possible de se substituer à la place d'un armateur, quand il s'agit de la sécurité de son navire.

Dans l'autre affaire, le *Compas Rose III*, la responsabilité d'un expert du Bureau Veritas a été mise en cause.

Il était reproché à l'expert d'avoir manqué de curiosité et d'avoir, juste un peu de temps avant le naufrage du navire, accordé une extension de cote sans avoir procédé à une visite du navire.

Le Tribunal de grande instance d'Avranches (12 janvier 1982), la Cour d'appel de Caen (12 janvier 1983) et la Cour de cassation, Chambre criminelle (8. oct. 1985), ont condamné l'armateur et l'affréteur du navire pour imprudence dans les travaux de transformation du *Compas Rose III* qui n'avaient pas été signalés à la société de classification.¹⁰⁶

La Cour a conclu que l'expert n'avait ainsi commis aucune faute d'imprudence ou de négligence.

¹⁰⁴ S'agissant d'une affaire très complexe, pour les précisions voir M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 356 et s. et E. Langavant et P. Boisson, «L'affaire du naufrage de la drague *Cap de la Hague* et le problème de la responsabilité des sociétés de classification».

¹⁰⁵ E. Langavant et P. Boisson, «L'affaire du naufrage de la drague *Cap de la Hague* et le problème de la responsabilité des sociétés de classification»; M. REMOND - GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone, Etudes internationales, 2^{ème} éd., 1993, p. 222.

Dans l'affaire du navire de pêche *Snekkar Arctic*¹⁰⁷, le naufrage a eu lieu en 1986, entraînant la mort de 18 marins. Les responsabilités ont été mises en cause dans la procédure pénale et dans la procédure administrative.

Le PDG du chantier constructeur, l'expert du Bureau Veritas et le fonctionnaire des Affaires maritimes furent inculpés.

La Cour d'appel de Rennes a relaxé l'expert du Bureau Veritas, mais sur le plan civil l'ont condamné responsable solidairement avec le chantier constructeur.

Par contre, le PDG du chantier naval a été condamné pénalement à prison avec sursis et à versé une amende.

La poursuite pénale de l'administrateur des affaires maritimes a été annulée pour violations des règles de procédure.

La Cour a estimé que la responsabilité de l'expert du Bureau Veritas reposait sur le fait qu'il faisait partie de la commission de visite de mise en service comme « *expert de la société de classification agréée* » et que, à ce titre, il avait commis une faute d'imprudence en ne se rendant pas compte de la non-conformité de l'installation électrique du navire tant aux plans approuvés qu'à la réglementation et en n'alertant pas les autres membres de la commission en vue de corriger cette anomalie avant la délivrance du permis de navigation.¹⁰⁸

Finalement, quand il semblait que la condamnation pénale dans l'affaire du *Cap de la Hague* allait rester une exception *sui generis* de la jurisprudence française et étrangère, une nouvelle, très récente décision de la responsabilité pénale, a eu lieu contre une société de classification.

¹⁰⁶ Décisions non publiées citées dans P. Boisson, « *Responsabilité des sociétés de classification : Faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ?* », *D.M.F.*, 1995, p. 128 et M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 365.

¹⁰⁷ CA Rennes, 17 sept. 1998, *Snekkar Arctic*, *D.M.F.*, 1999, p. 110 et *D.M.F.*, 1999, hors série, n° 4, au n° 21, observations P. Bonassies.

¹⁰⁸ Encore une décision de la non-responsabilité pénale de l'expert de société de classification : Ca Genova, 21 juin 1991, *Tito Campanella*, inédite en France, cité par P. BOISSON, « *Responsabilité des sociétés de classification : Faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ?* », p. 128.

Plus de 20 ans après la première condamnation à l'encontre du dirigeant d'une société de classification, le Tribunal correctionnel de Saint-Nazaire a sanctionné, pour la première fois dans la jurisprudence, une société de classification en tant que personne morale.¹⁰⁹

Le 11 juin 1999, entre 5h et 5h 30, le cargo *Number One*, battant pavillon des Iles Saint Vincent et Grenadines, a sombré au large du Sri Lanka, dans le Golfe du Bengale. Ont été disparus 10 marins de nationalités étrangères et le commandant du bord de nationalité française.

Le 21 juillet 1999, les ayant-droits du commandant du bord ont saisi le Parquet de Saint-Nazaire d'une plainte mettant en cause la société d'armement et dénonçant le mauvais état du navire et l'insuffisance de sécurité à bord.

A l'issue de l'instruction, quatre personnes ont été renvoyées devant le Tribunal de Saint-Nazaire : les deux propriétaires et armateurs de cargo, le consultant maritime - l'officier d'armement et le bureau de certification de la société de classification du navire, désignée dans la décision comme une société japonaise et dénommée comme la *Class N*.¹¹⁰ Dans ses actions de délivrance des certificats, cette société a été déléguée du gouvernement du pavillon des Iles Saint Vincent et Grenadines.

Sur l'action civile, la société de classification était condamnée solidairement avec les autres coupables, en réparation de préjudice.

Sur l'action pénale, la société de classification et les autres coupables ont été condamnés pour homicide involontaire.

La société de classification a été condamnée à une peine d'amende de 225.000 euros. Les peines pour les autres coupables se montrent graves: les deux armateurs et le consultant maritime - l'officier d'armement, ont été condamnés aux peines de

¹⁰⁹ TGI Saint-Nazaire, 18 mars 2003, *Number One*, D.M.F., 2004, hors série, n°8, p.32, observations P. Bonassies ; voir encore D.M.F., 2003, p. 1068.

¹¹⁰ Il n'existe qu'une seule société de classification japonaise, membre de l'IACS avec l'initiale N.

trois années d'emprisonnement avec deux années (les armateurs) et 18 mois (le consultant maritime) de sursis.

Le jugement a aussi évoqué une certaine responsabilité du capitaine (porté disparu) qui a continué le transport alors qu'il connaissait les problèmes graves de la navigabilité du navire.

Le jugement s'est prononcé sur la compétence du droit français commun d'une part, parce que la majorité des faits à l'origine du préjudice ont été commis sur le territoire français et, d'autre part, parce qu'aucune des parties n'a invoqué l'application d'une loi étrangère.

La faute du Code pénal de l'article 221-6¹¹¹ a été retenue par le tribunal. Cette faute consistait en ce que la société de classification ne pouvait pas ignorer que le navire, qu'elle suivait depuis sa construction, n'était pas en bon état de navigabilité, en raison notamment d'un stade avancé de corrosion.

Pour expliquer le comportement fautif de la société de classification, le Tribunal a retenu que le comportement de ces personnes morales devait être approprié en l'espèce à la mesure, non seulement de la capacité à respecter leurs propres règles, mais également à leur impartialité et à leur fiabilité, comme le prévoient leurs statuts.

Malgré la réforme de certaines dispositions du Code Pénal dans le sens de la réduction de la répression pénale des dommages corporels causés par une négligence ou une imprudence,¹¹² le Tribunal correctionnel de Saint-Nazaire a décidé « *que la société de classification a commis des fautes d'imprudence et de négligence qui sont de manière certaine et indirecte à l'origine du naufrage du navire.* »

Le Tribunal a conclu aussi que « *le dommage étant pour ce professionnel totalement prévisible, il sera déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés.* »

Le Tribunal explique dans le jugement que le comportement d'une personne morale doit être apprécié à l'un des critères combinés de l'article 221-6, alinéa 1 et

¹¹¹ Op.cit., p.82.

¹¹² *Cap de la Hague* voir p. 82.

l'article 121-3 du Code pénal. Et ensuite, le Tribunal a expressément fait mention que « *la notion de faute caractérisée telle qu'évoqué par les experts (...) n'est donc pas nécessairement la plus pertinente à cet égard.* »

Dans le jugement le Tribunal utilise l'expression « *fautes d'imprudence et de négligence* ». Or, il se réfère sur l'article 1382 du Code civil selon lequel toute faute engage la responsabilité de son auteur.

Donc, le Tribunal n'a pas cherché la « *faute lourde* », exigée presque tout le temps par la jurisprudence pour condamner les actes des sociétés de classification.

Est-ce que cette décision changera la jurisprudence dans ses compréhensions et exigences pour la mise en cause des sociétés de classification, ou restera-t-elle marginale jusqu'à une nouvelle décision dans ce sens dans vingt ans (comme ce fut le cas avec le *Cap de la Hague*) ?

Les textes généraux du droit pénal ne sont pas les seuls à fonder une mise en cause. Certains textes répressifs du droit de l'environnement servent de fondement.

Ces textes visant seuls les armateurs et constructeurs des navires, le comportement reproché des sociétés de classification n'est alors plus celui d'auteur mais de complice.

Le pétrolier *Erika* qui transportait 40.000 tonnes de fuel s'est brisé en deux le 12 décembre 1999 dans les eaux territoriales au large de Penmarc'h, provoquant une marée noire sur les côtes bretonnes et vendéennes pour un préjudice total dépassant les 1,2 milliard de francs.¹¹³

Le navire a été visité sept fois durant sa dernière année d'exploitation par les sociétés pétrolières qui l'affrétaient régulièrement et il avait subi la visite annuelle de la part du RINA, sans observations particulières. Cependant aucune inspection des structures ne semble avoir été réalisée, en particulier les ballasts.¹¹⁴

¹¹³ Voir *Libération*, 16 janv. 2000, p. 2 et 3, cité par M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 247.

¹¹⁴ Voir Cpem, Bea, Naufrage du pétrolier *Erika*, Contribution provisoire au rapport d'enquête technique, le 13 janv. 2000, www.equipement.gouv.fr/erika rapport, p. 15 et s., cité par M. FERRER, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004, p. 247.

De nombreuses communes bretonnes et vendéennes ont assigné le RINA sur le fondement de l'article 1382 du Code civil précité.

La société de classification RINA a été mise en examen pour complicité aux infractions prévues par la loi de 5 juillet 1983, par le Tribunal de grande instance de Nantes. La loi de 1983 punit les inobservations des dispositions des conventions internationales MARPOL et SOLAS.

Bref, le RINA a été mis en cause pour complicité de délit de pollution.

M. FERRER¹¹⁵ considère que la mise en jeu de la responsabilité du RINA (le lien et la faute) est difficile à établir, parce que « *le navire avait subi les autres contrôles en particulier de la part des affréteurs qui connaissaient donc l'état du navire, à moins qu'il y ait un partage des responsabilités. L'armateur reste le principal responsable de l'état de son navire, de plus le RINA ne le surveillait que depuis le premier août 1998; le navire était préalablement surveillé par le Bureau Veritas.* »

Dans le monde futur de plus en plus conscient de l'écologie, il semble que les sociétés de classification devront se confronter avec une plus grande pression sur les organismes de contrôle dans le cadre de leurs prestations relatives à la sécurité de l'environnement.

¹¹⁵ M. FERRER, La responsabilité des sociétés de classification, PUAM, 2004, p. 247.

CONCLUSION

Les sociétés de classification et leurs activités représentent aujourd'hui un marché international énorme qui se compte en milliards de dollars.

Au cours d'une longue période historique, par le développement et la diversification rapide de leurs services, les sociétés de classification sont devenues un facteur incontournable dans l'industrie maritime aujourd'hui.

Les armateurs, les assureurs, les chantiers navals ou les autres personnes du monde maritime, se fient aujourd'hui au résultat de classification d'un navire.

Cette importance des activités et leurs élargissement a entraîné également des conséquences juridiques, c'est-à-dire une plus large mise en cause et responsabilité relatives aux fautes des sociétés de classification sans précédent dans le passé.

Quant à la responsabilité contractuelle, il semble qu'il n'y ait pas de grandes questions dans ce domaine. Le fondement d'une action intentée contre les sociétés de classification est peu contractuelle.

La réponse réside probablement dans le fait que la liberté contractuelle permet de stipuler précisément les droits et obligations des cocontractants, de prévoir les cas de responsabilité dans le cadre du droit commun, de préciser les limites des responsabilités, etc.

La jurisprudence française montre que les armateurs contractants assignent rarement les organismes de contrôle et il en apparaît de même avec l'expérience étrangère.

Les problèmes se posent essentiellement dans le domaine de la responsabilité extra-contractuelle.

Les textes nationaux et internationaux qui régissent les principes du droit maritime en combinaison avec les textes du droit commun laissent un espace suffisamment grand à des problèmes et parfois à l'hésitation jurisprudentielle.

Concrètement, tout tourne autour du grand principe de droit maritime selon lequel l'armateur est responsable de mettre son navire en état de navigabilité et sur lequel il doit exercer un contrôle permanent.

Il ne peut déléguer cette tâche essentielle pour la sécurité maritime à personne, y compris une société de classification.

Celle-ci a pour seul devoir d'attester la conformité du navire par rapport à son règlement ou aux exigences des conventions internationales.

Il faut également préciser que l'inspection d'une société de classification se base toujours sur le sondage, car bien évidemment, il est impossible d'effectuer un contrôle complet sur l'ensemble du navire et de ses installations.

Dans le cas inverse de cette réalité, on peut envisager de grands coûts pour les armateurs, relatifs à l'inactivité du navire (pertes du profit, coûts portuaires etc.) et tout cela au détriment des utilisateurs du transport maritime. On pourrait aussi prévoir un refus systématique de classement des navires à risque.

Vu l'importance du transport maritime dans l'économie mondiale, il est évident qu'avec ce système actuel de contrôles, de grands problèmes peuvent être suscités dans le cas envisagé.

D'un autre côté, il existe un grand principe du droit commun, la responsabilité pour les dommages causés à autrui.

Toutes personnes physiques et morales le subissent : les sociétés de classification ne sont et ne devraient pas être une exception. Le principe reste : Personne ne peut exercer une activité (spécialement quand elle n'est pas gratuite) sans être responsable pour des dommages provoqués.

L'importance de la sécurité des personnes et de l'environnement exige la plus grande prudence, et ainsi la sévérité, à l'égard des personnes qui ont causé ou qui ont participé à des catastrophes maritimes.

Est-ce que l'on peut imposer aux sociétés de classification une responsabilité lourde quand on voit combien de personnes autre que l'armateur participent à la création et à la garde de la sécurité d'un navire ?

Spécialement lorsque il s'agit de la responsabilité pénale. Il est clair qu'un trop grand nombre d'acteurs entourant la mise aux normes du navire ne peut aboutir à la mise en responsabilité pour homicide involontaire d'une seule partie.

Dans le cas hypothétique de l'absence d'un contrôle sur les sociétés et l'exonération de leur responsabilité, on pourrait envisager la possibilité que les sociétés, alors, n'augmenteraient plus la qualité de leur prestations et, sécurisées dans leur immunité, elles deviendraient des sociétés de complaisance qui se préoccuperaient uniquement d'avoir le plus grand nombre de navires à classer.

Cela serait, il faut l'admettre, opposé au but commun d'une plus grande sécurisation du transport maritime.

L'équilibre de la mise en cause des sociétés de classification doit reposer sur les grands principes maritimes, mais sans aussi oublier les principes du droit commun, tout en recevant des nuances de la jurisprudence, dans l'appréciation de chaque cas en particulier.

Néanmoins, le problème de responsabilité pourrait se relever moins grand si une limitation de responsabilité était fixée par les règles internationales.

TABLE DES MATIERES

| | |
|-----------------|----------|
| SOMMAIRE | 1 |
|-----------------|----------|

| | |
|-------------------------------|----------|
| SIGLES ET ABREVIATIONS | 2 |
|-------------------------------|----------|

| | |
|---------------------|----------|
| INTRODUCTION | 4 |
|---------------------|----------|

| | |
|--|----------|
| PARTIE I – LES SOCIETES DE CLASSIFICATION | 7 |
|--|----------|

| | |
|---|----------|
| CHAPITRE I – Origine et évolution des sociétés de classification | 8 |
|---|----------|

| | |
|---|----------|
| SECTION I – Les principales sociétés de classification | 8 |
|---|----------|

| | |
|---|----------|
| § I – Evolution des sociétés de classification dans l'histoire | 8 |
|---|----------|

| | |
|----------------------|-----------|
| § II – L'IACS | 10 |
|----------------------|-----------|

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| SECTION II – Le Bureau Veritas | 17 |
|---------------------------------------|-----------|

| | |
|---|-----------|
| § I – Evolution dans l'histoire et organisation actuelle du Bureau Veritas | 17 |
|---|-----------|

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| A – Histoire de Bureau Veritas | 17 |
|---------------------------------------|-----------|

| | |
|---|-----------|
| B – Organisation de Bureau Veritas | 22 |
|---|-----------|

| | |
|---|-----------|
| § II – Les activités de Bureau Veritas | 25 |
|---|-----------|

| | |
|------------------------------|-----------|
| A – La classification | 25 |
|------------------------------|-----------|

| | |
|-----------------------------|-----------|
| B – La certification | 27 |
|-----------------------------|-----------|

| | |
|---|-----------|
| C – Autres activités connexes à celles de la classification et de la certification | 28 |
|---|-----------|

| | |
|--|-----------|
| D – Les Publications | 31 |
| | |
| CHAPITRE II – Les prestations des sociétés de classification | 34 |
| SECTION I – Les prestations privées | 34 |
| § I – Les opérations de classification | 34 |
| A – Interventions effectuées pendant la construction | 35 |
| B – Interventions effectuées au cours de l'exploitation : les visites de maintien de classe | 40 |
| § II – La valeur juridique du certificat de classification | 44 |
| SECTION II – Les prestations statutaires | 46 |
| § I – La reconnaissance légale des sociétés de classification | 46 |
| § II – Les conventions internationales et certificats statutaires | 48 |
| | |
| PARTIE II – LA RESPONSABILITE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION | 54 |
| | |
| CHAPITRE I – La responsabilité du fait des prestations privées | 56 |
| SECTION I – La responsabilité contractuelle | 56 |
| § I – La mise en jeu de la responsabilité contractuelle | 57 |
| § II – La validité des clauses exonératoires | 59 |
| SECTION II – La responsabilité extra-contractuelle | 62 |
| § I – La mise en jeu de la responsabilité extra-contractuelle | 63 |
| § II – L'inopposabilité des clauses exonératoires | 66 |
| | |
| CHAPITRE II – La responsabilité du fait des fonctions statutaires | 70 |
| SECTION I – La responsabilité à l'égard de l'Etat | 70 |
| § I – La mise en jeu de la responsabilité à l'égard de l'Etat | 71 |
| § II – Le régime spécial de responsabilité : L'immunité accordé par l'Etat du pavillon | 77 |
| SECTION II - La responsabilité pénale | 80 |
| § I – La mise en jeu de la responsabilité pénale | 81 |
| § II – La jurisprudence sur la responsabilité pénale | 82 |
| | |
| CONCLUSION | 89 |

| | |
|---|------------|
| ANNEXES | 92 |
| 1. Conditions générales du Bureau Veritas | 93 |
| 2. Organigramme de l'IACS | 94 |
| 3. Le certificat de lignes de charge | 95 |
| 4. Le certificat de la convention MARPOL | 97 |
| 5. Le certificat ISM | 101 |
| 6. Liste des pays qui délèguent le Bureau Veritas pour émettre les certificats ISPS | 103 |
| 7. Le certificat ISPS | 104 |
| 8. Extrait de registre du <i>Napoléon Bonaparte</i> | 108 |
| 9. Extrait de registre de navires de plaisance | 110 |
| BIBLIOGRAPHIE | 111 |
| TABLE DES MATIERES | 115 |

BIBLIOGRAPHIE

I – Ouvrages Generaux

P. BONASSIES :

- *Droit maritime générale*, Cours 2003/2004, inédit.

M. REMOND - GOUILLOUD :

- *Droit maritime*, Pédone, Etudes internationales, 2^{ème} éd., 1993.

G. RIPERT :

- *Droit Maritime*, t. 1, Dalloz, 4^{ème} éd., 1950.

R. RODIERE :

- *Traité de Droit Maritime*, t. 1, Le navire, Dalloz, 1980.

II – OUVRAGES SPECIAUX

P. ANDERSON

- *Cracking the Code : the relevance of the ISM Code and its impact on shipping practices*, Nautical Institute, London, 2003.

G. BLAKE

- *Lloyd's register of shipping : 1760 to 1960*, Lloyd's society publication, 1960.

G. BLANCHI :

- *Les sociétés de classification*, mém., DESS droit maritime et des transports, Aix-Marseille III, 1997.

P. BOISSON :

- *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 1998.

C. R. COFFI :

- *Les sociétés de classification à l'épreuve de la sécurité maritime*, mém., DESS droit maritime et des transports, Aix-Marseille III, 2001.

G. Du COSQUER de KERVILER :

- *Le Bureau Veritas, société de classification des navires*, th., Rennes, 1906.

M. FERRER :

- *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004.

III – ARTICLES ET DOCTRINE

P. BOISSON :

- « L'affaire du naufrage de la drague du Cap de La Hague et le problème de la responsabilité des sociétés de classification », *D.M.F.*, 1981, p. 131.

- « Responsabilité des sociétés de classification : Faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », *D.M.F.*, 1995, p. 109.

- « La responsabilité de l'Etat dans les contrôles de sécurité du navire », *inédit*, 2001.

JEUNE MARINE :

- « Prestige », *Jeune Marine*, n°164, janvier-février, 2003, p. 15.

IV – PUBLICATIONS DIVERSES

Bernard ANNE :

- *Common sense, common rules, Veristar news*, BUREAU VERITAS, juin 2004.

P. BOISSON :

- *Maritime safety, Lecture 7, What is a Classification Society ?*, présentation, IMLI, février 2004.

BUREAU VERITAS :

- *Règlement pour la classification des navires en acier, partie A Classification et visites*, Bureau Veritas version française, diffusion interne, novembre 2003.
- *Rapport d'activité*, Bureau Veritas, 2002.
- *Rapport d'activité*, Bureau Veritas, 2003.
- *Marine business review*, Bureau Veritas, 2003-2004.
- *Bureau Veritas Marine directory*, Bureau Veritas, 2004.
- *Bureau Veritas en bref*, Bureau Veritas, 2003.
- *Bureau Veritas 1828 / 1978*, Bureau Veritas, 1978.
- *Règlement intérieur du Comité français naval*, Bureau Veritas, 2004.

BUREAU VERITAS, GERMANISHER LLOYD, RINA :

- *UNITAS Surveyor training*, Introduction to statutory surveys, EEIG UNITAS, 2002.
- *UNITAS Surveyor training*, ISM code, EEIG UNITAS, 2002.

IACS :

- *The role of the classification societies in meeting maritime community challenges*, World maritime technology conference, San Francisco, 18 octobre 2003,.

IMO :

- *IMO goal-based standards and IACS Common rules*, Conférence, London, 12 mai 2004.

V – SITES INTERNET

- www.marine.bureauvritas.fr
- www.iacs-icc.org
- www.mer.equipement.gouv.fr
- www.nautinst.org
- www.ismcode.net

ANNEXES

| | |
|--|-----|
| 10. Conditions générales du Bureau Veritas | 93 |
| 11. Organigramme de l'IACS | 94 |
| 12. Le certificat de lignes de charge | 95 |
| 13. Le certificat de la convention MARPOL | 97 |
| 14. Le certificat ISM | 101 |
| 15. Liste des pays qui délèguent le Bureau Veritas pour émettre les certificats ISPS | 103 |
| 16. Le certificat ISPS | 104 |
| 17. Extrait de registre du <i>Napoléon Bonaparte</i> | 108 |
| 18. Extrait de registre de navires de plaisance | 110 |

