UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE





La responsabilité des sociétés de classification : analyse comparative

Mémoire Master II de Droit Maritime et des Transports Présenté par Jean-François COMMARET Année 2008-2009

«L'art de Dieu est de cacher les choses, l'art des rois est de scruter les choses » Proverbe de Salomon

<u>Directeur de recherche</u>: Professeur Christian SCAPEL, Maître de Conférences à l'Université de Droit, d'Economie et des Sciences D'Aix-Marseille III.

REMERCIEMENTS

Ce mémoire n'aurait pu aboutir sans une réelle collaboration et un échange d'idées entre tous ceux qui y ont participé ; je tiens ici à les remercier.

Tout d'abord ma reconnaissance s'adresse conjointement aux Professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel du Centre de Droit Maritime et des Transports de l'Université Aix-Marseille III pour leurs aides dans la conduite de mes travaux.

Mes remerciements vont également à M. Philippe Boisson, conseiller juridique à la Division Marine du Bureau Veritas à Paris, pour son aide et en dépit d'un emploi du temps chargé, j'ai conscience de ses efforts pour se rendre disponible.

Je tiens également à remercier Melle. Caroline Crozet pour son aide technique et pour la mise en page de ce travail de recherche.

Merci également à M. Wodédin Tsomaffo pour avoir porté une lecture attentive à mon mémoire. Par son évaluation pertinente, il a multiplié les remarques constructives sur mon travail.

SOMMAIRE

ABREVIATIONS	pi	3
INTRODUCTION	p	4
TITRE 1 : la Responsab	ilité contractuelle des sociétés de classificationp18	3
Chapitre 1 : Le	contrat de classificationp19	9
-	Section 1: La nature des prestations contractuelles de la société d	le
classific	cationp1	
classific	Section 2 : La qualification du contrat de classification	le
Chapitre 2: l	La responsabilité contractuelle des sociétés de classification en droit anglo)-
1	Section 1: Droit anglaisp33	
	<u>Section 2</u> : Droit américainp3	7
Chanitre 3 : Le	s Clauses exonératoires et limitatives de responsabilitép50	a
Chaptife 5. Le	<u>Section 1</u> : Droit françaisp5	
	Section 2 : Droit anglaisp54	
	Section 3 : Droit américainp56	5
TITRE 2 : la Responsab	lité extra-contractuelle des sociétés de classificationp5	8
Chanitre 1 · F	Proit français et responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification	n
	Section 1: La mise en œuvre de la responsabilité extra-contractuelle en dro	
françai	sp6(
	<u>Section 2</u> : Jurisprudences pertinentesp6	7
Chapitre 2: la	responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification en droit angle)-
américain	p7	
1 .	Section 1: La responsabilité des sociétés de classification vis-à-vis des tiers en dro	
angiais	p7p7	
américain	*	
Chapitre 3:	la responsabilité des sociétés de classification en cas de pollution pa	
•	<u>Section 1</u> : Les diverses responsabilités en cas de pollution par hydrocarburesp9- <u>Section 2</u> : Jurisprudences pertientesp10:	
CONCLUSION	p10	8
ANNEXES	p11	2
BIBLIOGRAPHIE	p14	6
TARI E DEC MATIED	FS	Λ

ABREVIATIONS

ABS: American Bureau of Shipping
ALI: American Law Institute

BV: Bureau Veritas

CA: Court of Appeal/Cour d'appel

Cass. civ: Chambre civile de la Cour de cassation
Cass. com: Chambre commerciale de la Cour de cassation
Chambre criminelle de la Cour de cassation
Cass. Req: Chambre des Requêtes de la Cour de cassation

CCS: China Classification Society
Circ.: Circuit Court of Appeals
CMI: Comité Maritime Internationale
CRS: Croatian Register of Shipping
DMF.: Droit Maritime Français
DNV: Det Norske Veritas

E.D.La: United States District Court for the Eastern District of Louisiana

GL: Germanisher Lloyd
HL: 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

IRS: Indian Register of Shipping

ISM: International Safety Management code

ISPS: International Ship and port Facility Security code

KRS: Korean Register of Shipping

LHWCA: Longshore Harbor Workers Compensation Act

LR: Lloyd's Register

MARPOL: International convention for the prevention of pollution from ships

M/V: Mechanised Vessel
NKK: Nippon Kaiji Kyokai
NGV: Navire à Grande Vitesse

OMI: Organisation Maritime Internationale

P&I: Protection and Indemnity

PUAM: Presse Universitaire d'Aix-Marseille QBD: High Court, Queens Bench Division

RC: Responsabilité Civile RINA: Registro Italiano Navale

RMRS: Russian Maritime Register of Shipping

SDNY: United States District Court for the Southern District of New York

SGS: Société Générale de Surveillance SMS: Safety Management System SOLAS: Safety of Life at Sea

TCE: Traité Communautaire Européen
TGI: Tribunal de Grande Instance
TJB: Tonneaux de Jauge Brute
Trib.com: Tribunal de commerce

UCTA1977: Unfair Contract Terms Act of 1977
USCA: United States Court of Appeal
USDC: United States District Court
USSC: United States Supreme Court

INTRODUCTION

La mer et sa grandeur ont toujours réveillé nos peurs et craintes les plus grandes. Dès l'Antiquité, le poète romain, Horace, décrivait la mer comme gourmande en vies humaines et en navires et comme le lieu de tous les affrontements entre civilisations. Horace, condamnait la navigation et le commerce maritime, car il estimait qu'il s'agissait là d'affronts faits aux divinités de l'ancien temps.

Au XVI^{ème} Siècle, les récits des aventuriers et des conquérants du Nouveau Monde qui partirent à sa découverte en bravant les mers déchainées du Pacifique étaient déjà de véritables *best-sellers*. Ces aventures racontées par les marins faisaient état de la terrifiante réalité maritime de l'époque où la notion de « risques de la mer » était lourde de sens.

Le XX^{ème} Siècle fut celui où l'Homme croyait avoir dompté les océans et les mers du Monde mais la piqure de rappel du Titanic et l'actualité maritime nous rappellent sans cesse que c'est avec respect que la mer doit être appréhendée.

Le danger permanent en mer a imposé sa marque au commerce maritime moderne tel que nous le connaissons. Parce que sans navire il n'y a pas de navigation, pas de commerce et pas de progrès, l'humanité aurait été ainsi condamnée à la perpétuelle stagnation économique, sociale et culturelle. Le navire est donc sur tous les points de vue un bien meuble coûteux, exposé aux risques et périls de nos mers et dans sa définition la plus élémentaire ; le navire doit être construit pour pouvoir affronter sans inquiétudes ces mêmes dangers.

La sécurité maritime s'impose alors comme une question d'importance et malgré les progrès techniques constants en la matière, l'Homme ne peut perpétuellement rêver de vaincre les risques nautiques et dominer les océans.

Aujourd'hui, par sécurité maritime on entend protection de l'équipage et ensuite protection de la marchandise transportée sur le navire. Sont alors apparus des organismes privés appelés sociétés de classification chargées d'inspecter et de certifier des navires, à titre privé pour leurs clients armateurs ou pour l'Etat du pavillon du navire conformément aux conventions internationales en la matière.

L'histoire commence en 1688 à Londres. Un certain Edward Lloyd ouvrit un café en plein cœur du quartier des affaires de la City, sur Tower Street, non loin des docks de la Tamise¹. Très en vogue dans la seconde moitié du XVIIème Siècle - la capitale britannique en comptait alors une centaine -, ces lieux permettent aux entrepreneurs, aux marchands, aux banquiers, aux courtiers, aux assureurs et armateurs/capitaine d'échanger et de conclure des affaires en toute convivialité, « autour de chopes de *stout* ou de *pale ale* »² selon le Doyen Rodière.

Edward Lloyd s'efforce alors d'attirer une clientèle de marchands en lui fournissant des informations sur le déplacement des bateaux de sa gracieuse majesté, Elisabeth I, et laisse ses clients débattre sur ces différentes informations et rumeurs. Ce faisant, Edward Lloyd eut l'idée de rendre ces discussions publiques dans un premier temps en faisant ériger une estrade dans sa taverne. Initialement affiché dans son café, le compte rendu des débats et de ces nouvelles sera publié à partir de 1696 dans un journal, le « *Lloyd's News* » publié trois fois par semaine. Ce journal se transforme alors en 1726 en registre et prit le nom de « *Lloyd's List* » transporté en 1728 à la Bourse de Londres où les assureurs s'en servirent pour coter les navires.

Aujourd'hui encore, ce journal qui donne le nom, la position et la destination de tous les navires marchands du monde libre et fait référence dans le secteur du commerce maritime. C'est en 1760 qu'une partie de la clientèle de la taverne Lloyd's se constitua en comité et fonda la « Register Society » qui devint par la suite le « Lloyd's Register of Shipping» (LR)³ qui développa un système indépendant d'inspection et de contrôle des coques et équipements des navires selon un système d'évaluation très basique⁴. Toutes les inspections furent publiées dans le « Lloyd's Register Book » dont le plus vieil exemplaire connu date de 1764. S'ouvrent alors quarante ans de prospérité sans précédents pour la classification de navires, l'assurance maritime et pour la famille Lloyd en particulier. Les guerres d'indépendance américaine, la Révolution française et les conflits napoléoniens vont déplacer le centre de gravité du commerce mondial à Londres et le gros du marché des assurances et de la classification maritime se retrouvera entre les mains des Lloyd's. Le Lloyd's Register jouit aujourd'hui

_

¹Le café déménagea en 1691 au coin de Lombard street et Abchurch Lane, toujours dans la City.

²RODIERE René, *Traité de Droit Maritime*, Tome 1, Le Navire, Dalloz, 1980, p.61.

³A ne pas confondre avec le Lloyd's anglais compagnie d'assurance qui est une société distincte mais qui néanmoins dirige et subventionne le LR mais également issu du café d'Edward Lloyd.

⁴Les experts de la Lloyds (embauchés en fonction de leur expérience en mer) intervenaient pour les compagnies d'assurance qui décidaient de couvrir ou non un navire, classaient les coques de navire selon un système A,E, I, O, U et G, M ou B pour les équipements du navire (Good, Middle ou Bad), plus tard transformé en 1-3. A titre d'exemple un navire classé AG était réputé très fiable, mais un navire UB était à éviter.

d'une influence capitale et est probablement la société de classification « la plus renommée » selon les Professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel⁵.

Ce concept révolutionnaire de la classification des navires se répandit dans les nations maritimes d'importances. Ainsi en 1828, à la suite d'une crise majeure qui secoua le monde de l'assurance, fut créé à Anvers par trois assureurs, le *Bureau de renseignements pour les assurances maritimes*. Ce dernier devint le Bureau Veritas (BV) en 1830 et se transforma en société de classification avant de déménager son siège à Paris en 1832. Aujourd'hui le Bureau Veritas dispose d'une réputation incontestée à l'étranger comme étant le deuxième groupe mondial de services d'évaluation de conformité et de certification appliqués aux domaines de la qualité, de l'hygiène, de la sécurité – pour reprendre l'intitulé exact utilisé pour qualifier une société de classification.

Aujourd'hui le Bureau Veritas affiche un profil de croissance solide et depuis plus de dix ans, son chiffre d'affaire a progressé en moyenne de 15% par an pour atteindre 2,067 milliards d'Euros en 2007. De plus, signalons que son introduction en Bourse sur *Euronext Paris* en octobre 2007 a été un succès tant auprès des investisseurs institutionnels français et internationaux qu'auprès des particuliers.

D'autres sociétés de classification ont suivi comme le *Registro Italiano Navale* (RINA) fondé en 1861, *l'American Bureau of Shipping* (ABS) en 1862, le *Det Norske Veritas* (DNV) en 1865, le *Germanisher Lloyd* (GL) en 1867, et le *Nippon Kaiji Kyokai* (NKK) en 1899.

Les sept plus anciennes et plus importantes sociétés de classification précitées formèrent le IACS⁶ le 11 septembre 1968. A ces sept membres initiaux, vint se rajouter la *China Classification Society* (CCS) formée en 1988, le *Korean Register of Shipping* (KRS) fondé en 1975 et le *Russian Maritime Register of Shipping* (RMRS) de 1969. Enfin signalons l'arrivée en 2005 de deux membres associés, le *Croatian Register of Shipping* (CRS) de 1973 et le *Indian Register of Shipping* de (IRS) 1991.

Ainsi, cette association qui regroupe les dix sociétés de classification les plus importantes du monde classe plus de 90% de flotte mondiale en tonnage et plus de 50% des navires. Le IACS élabore des règles communes et a mis en place un système de reconnaissance mutuelle limitée. De plus, l'association audite ses sociétés membres.

-

⁵BONASSIES Pierre & SCAPEL Christian, *Traité de Droit Maritime*, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006, p.141.

⁶International Association of Classification Societies.

C'est dans la jurisprudence américaine que la société de classification est la mieux définie. Ainsi, le Circuit Judge Walker dans l'affaire du « Carbotrade » de 1966⁷ précise qu' « une société de classification pose les standards de qualité et d'intégrité des navires et effectue des contrôles pour s'assurer que les navires sont en accord avec les règles édictées par la société de classification, avec les lois des Etats et avec les conventions internationales. »

Selon Michel Ferrer, les sociétés de classification sont « les plus anciens organismes de contrôle technique »⁸.

Les sociétés de classification sont des entités de droit privé qui opèrent sous la forme d'organisations à but non lucratif ou comme sociétés anonymes. Leur rôle a considérablement évolué en parallèle au développement du transport maritime de marchandises.

Ainsi, à leurs débuts le *Lloyd's Register* et le Bureau Veritas avaient pour but d'informer les souscripteurs de l'assurance sur les particularités des navires ancrés dans les différents ports. Ce rôle touchait également les importateurs et les exportateurs de marchandises qui étaient intéressés de savoir si leurs marchandises avaient une chance d'arriver en bon état à destination en considérant l'aptitude technique du navire à effectuer un tel voyage. Ce rôle ne concernait que des intérêts privés car il ne concernait que les contractants des sociétés de classification, jusqu'au point où les armateurs pendant un temps ont pris le contrôle des sociétés de classification, ce qui leur a donné une mauvaise image et les a entaché de clientélisme et de manque d'impartialité dans la classification des navires.

C'est dans ce contexte là, maritime seulement, que nous devons nous intéresser au rôle des sociétés de classification. Un rôle que les spécialistes s'accordent à reconnaître comme « moteur dans le domaine de la sécurité maritime » 9.

Le rôle d'une société de classification peut se résumer dans l'accomplissement de deux prestations. Il s'agira d'une prestation privée dans le premier cas et d'une prestation statutaire dans le second, montrant ainsi le « caractère singulier » des sociétés de classification. Le régime de celle-ci sera déterminé en fonction de la nature du client.

⁷« A classification society sets standards for the quality and integrity of vessels and performs surveys to determine whether vessels are in compliance with the classification society's rules and regulations, national laws and international conventions », « Carbotrade S.P.A v Bureau Veritas », USCA, 2nd Circuit,1996, AMC 561.

⁸FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.19.

⁹BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

¹⁰FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.19.

Premièrement, les sociétés de classification agissent sur le plan purement privé en effectuant le classement du navire pour lequel elles délivrent des certificats de classe attestant la conformité du navire à son propre Règlement et ce pendant la phase de construction et sur toute leur durée d'exploitation. Selon Philippe Boisson la « classe atteste qu'ils (les navires) sont conformes aux spécification de leurs Règlements et permet aux armateurs de normaliser les risques »¹¹.

L'attribution d'une classe par une société de classification est pour René Rodière, « 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 » 12 ou pour Martine Remond-Gouilloud, « l'expression de la qualité du navire » 13. Le Bureau Veritas à l'article 2.1 de ses Conditions générales définit l'opération de classification comme « 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 ». La classe est la confiance que l'on peut attribuer à un navire eu égard à différents facteurs comme le mode de construction, l'âge, l'entretien. Et même si la cote (character en anglais) n'est pas obligatoire, les personnes qui seront liées au navire par la suite, l'armateur, l'affréteur et et surtout l'assureur en tiendront compte. Ainsi, comme le rappelle très justement René Rodière « le souci, chez les armateurs et de n'avoir que des navires de meilleure cote et chez les assureurs de n'assurer sur corps que des navires la possédant » 15.

De plus, rappelons que comme nous sommes ici dans le domaine du contractuel, les sociétés de classification appliquent leurs propres règles sorties de leurs propres Règlements édités chaque année. Notons que ces Règlements sont différents selon les types de navires et selon les sociétés de classification. Dans la même veine et découlant du principe de la liberté

_

¹¹BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

¹²RODIERE René, *Traité de Droit Maritime*, Tome 1, Le Navire, Dalloz, 1980, p.60.

¹³REMOND-GOUILLOUD Martine, *Droit Maritime*, Etudes Internationales, Pédone, 2ème Edition, 1993, p.190.

¹⁴ Sur ce point de nombreux affréteurs, des compagnies pétrolières notamment, suite aux catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige* ont procédé à leurs propres inspections et le bilan est sans appel : en 2007 Shell Oil Compagny a déterminé que 20% de ses navires affrétés ne respectaient pas les standards de navigabilité établis par les sociétés de classification, pour British Petroleum le ratio est de 30% et de 35% pour Mobil. Trouvé dans DURR Sean Diederich, « *An analysis of the potential liability of classification societies : developing rôle, current disorder & future prospects* », trouvé sur : http://uctshiplaw.com/theses/durr.htm.

¹⁵RODIERE René, *Traité de Droit Maritime*, Tome 1, Le Navire, Dalloz, 1980, p.63.

contractuelle, les contrôles et les certificats conséquents à la classification ne sont assortis d'aucune obligation légale impérative.

La classification d'un nouveau navire dans le cadre d'une prestation privée s'opère ainsi en deux points : il y a tout d'abord les interventions effectuées par la société pendant la construction du navire et les interventions effectuées après la mise en service du navire, pour que celui-ci maintienne sa classe.

Tout d'abord, concernant les opérations durant la construction du navire, la société de classification doit tout d'abord approuver les plans du navire (entre 500 et 1000 pour chaque navire). Ces derniers sont en effet soumis à l'examen et à l'approbation de la société de classification et doivent satisfaire aux prescriptions de son Règlement. Ensuite, la société choisit le chantier naval et l'inspecte avec ses agents maintenus en permanence dans les chantiers par les sociétés les plus importantes. Suivent un contrôle sur la compétence des ouvriers du chantier et de ses sous-contractants, un contrôle sur la qualité des matériaux utilisés (acier¹⁶, verre, soudures...) et un contrôle général sur l'assemblage du navire. Celui-ci terminé, reste la phase des essais. La société de classification participe en effet au contrôle des différents essais à quai et en mer sur les installations électriques et le système de propulsion du navire.

Toutes ces opérations effectuées, toujours en accord avec le Règlement de la société de classification, les experts de celle-ci apposent les différentes marques et signes correspondant à la qualité et à la spécificité technique du navire, constituant le certificat de classe¹⁷.

Ce certificat peut, soit être attribué soit refusé au navire par la société, même si dans la pratique, il est rare de rencontrer un navire n'ayant pas la première cote. Dans l'hypothèse où la classe est attribuée, les experts de la société de classification inscriront dans le certificat de classification et dans le registre du navire les différentes marques qui composent cette classe et qui varient selon la société et le type de navire. Notons que les certificats de classification sont délivrés sur chaque partie majeure du navire (certificat machine, certificat coque, certificat chaudière) et ensuite retranscrits sur le registre. Dans le cadre du suivi de la structure, c'est l'attestation de classe, associée en général à la délivrance du certificat de franc-bord, qui atteste de la solidité du navire.

L'important pour un armateur est de maintenir sa première cote ; c'est pour cela que la société de classification procède à des visites de maintien de classe, à la demande de l'armateur, sur

deformer, entretiens avec Philippe Boisson.

17FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.23.

¹⁶Sur l'acier est effectué un contrôle sur la *limite élastique de l'acier* qui atteste de sa capacité à se déformer, entretiens avec Philippe Boisson.

qui repose la responsabilité du bon état du navire. Il y a donc des visites périodiques et des visites occasionnelles. Les premières se compose en visite annuelle (examen général), visite intermédiaire (sur une partie des structures) et visite de renouvellement de classe. Cette dernière étant la visite la plus complète car elle comprend un examen extensif de la structure, des machines, des équipements et des installations diverses du navire. Les visites occasionnelles quant à elles sont des visites ciblées sur des éléments précis du navire (coque, machine, chaudière...). Toutes ces inspections sont des inspections basées sur les risques¹⁸. Au Doyen Ripert de rappeler que cette « surveillance constante de la navigabilité du navire constitue la tâche la plus délicate des agents de sociétés de classification »¹⁹, Pierre Bonassies va même jusqu'à dire que « le problème avec les sociétés de classification réside dans la compétence de leurs agents locaux »²⁰.

Le naufrage des pétroliers *Erika* en 1999 au large de la Bretagne et *Prestige* au large des côtes de Galice en 2002 a mis en avant le second rôle des sociétés de classification : la prestation statutaire. Car, aujourd'hui protéger un navire, c'est aussi protéger la mer et son environnement.

Dans cette perspective, la prestation statutaire diffère de la prestation privée du fait de la clientèle de la société de classification (administration gouvernementale, Etats) et de la réglementation applicable qui cette fois-ci n'est pas d'ordre privé mais d'ordre national et international.

Même si nous n'envisagerons pas la responsabilité des sociétés de classification dans le cadre de leurs prestations statutaires dans ce mémoire, il convient tout de même dans le but d'être le plus complet possible sur le sujet, d'aborder dans notre propos introductif les prestations statutaires des sociétés de classification.

Ainsi, deuxièmement, les sociétés de classification mènent sur délégation des Etats du pavillon, l'étude, totale ou partielle, de la conformité des navires à la réglementation nationale ou internationale. Chaque Etat détermine l'étendue des tâches qu'il délègue aux sociétés de classification qu'il reconnaît.

Le principe simple découlant du droit international public voulant que les Etats qui ratifient les conventions internationales soient responsables de leur application à l'encontre des navires

¹⁸Risk Based Inspections (RBI).

¹⁹RIPERT Georges, *Droit Maritime*, Tome 1, Dalloz, 4^{ème} Edition, 1950, p.296.

²⁰BONASSIES Pierre, Cours de droit maritime général, CDMT, 2008/2009.

naviguant sous leur pavillon prend ici toute son importance. En effet, pour de nombreuses raisons, notamment liées au développement et à la richesse des pays²¹ qui ont développé une flotte commerciale non négligeable (Tonga, Iles Kiribati, Saint Vincent et Grenadines, Libéria, Panama...); ces derniers ont mandaté les sociétés de classification à exercer des contrôles statutaires en leur nom et à émettre les certificats s'y rattachant²². A titre d'exemple, le Bureau Veritas possède une clientèle d'environ 150 Etats et à ce titre dispose du statut de *Recognized Organization* (RO)²³ habilitée à délivrer des certificats de classification à un navire sur délégation d'un Etat.

Au niveau national, le rôle des sociétés de classification est défini par le Décret 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer à l'habitabilité et à la prévention de la pollution. La délégation accordée par la France aux sociétés de classification est très limitée et concerne surtout la délivrance du certificat franc-bord, en raison de la technicité de celui-ci, liée en particulier à la structure du navire²⁴.

Au niveau de l'Union Européenne, la Directive 94/57 du Conseil du 22 novembre 1994 établit des règles et normes communes concernant les sociétés de classification habilitées à effectuer l'inspection et la visite des navires. Le principe veut qu'il incombe à l'Etat du pavillon et à l'Etat du port de contrôler si leurs navires satisfont aux normes internationales sur la sécurité maritime et sur la prévention des pollutions maritimes²⁵. La Directive de 1994 a été modifié en 2001 par la Directive 2001/105 du Parlement Européen (Paquet Erika I) qui modifie les règles sur l'habilitation des sociétés de classification qui ont reçu délégation de service public pour inspecter et visiter les navires. C'est donc désormais la Commission et non les Etats membres qui est autorisée aujourd'hui au niveau de l'Union Européenne à agréer les sociétés de classification²⁶. Notons que les organismes sont étroitement surveillés par le biais d'évaluations régulières effectuées par l'Agence européenne de sécurité maritime qui établit un rapport pour la Commission, ainsi que par les Etats ayant accordé l'agrément. Lorsque la société de classification ne répond plus aux critères énoncés dans la directive, le retrait de l'agrément est prononcé par la Commission. Le Paquet Erika III propose quant à lui la

²¹ANTAPASSIS Anthony, « *Liability of Classification Societies, Vol 11.3, Electronic Journal of Comparative Law* », December 2007, trouvé dans : http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf, p.1.

²²Ce qui fait d'ailleurs dire à l'auteur américain William France que les sociétés de classification existent car les Etats n'ont pas les moyens de contrôler eux même leurs navires, trouvé dans FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004.

²³VAN DER DOOL Marieke, « *Liability of Classification Societies and Liability of pilots Under dutch law* », The 2007 Conference of the International Bar Association (Singapore 14-19 Octobre 2007), 2007, p.3.

²⁴La France ne reconnaît que le BV, le DNV, le GL, le LR et l'ABS.

²⁵BEURIER Jean-Pierre, *Droits Maritimes* 2009/2010, Dalloz, 2ème Edition, 2008, p.191.

²⁶Parmi les critères d'agrément figurent notamment, les ressources en personnels techniques, l'assurance d'une couverture mondiale, l'existence d'un code de déontologie et d'un système de qualité.

modification de la directive 94/57 CE afin de réformer le système de contrôle des organismes agréés : renforcement du contrôle avec l'introduction de contrôle croisés, modification de l'agrément limité et introduction de sanctions financières.

Au niveau international, les conventions touchants aux prestations statutaires des sociétés de classification sont relatives à la sécurité des personnes et du navire avec SOLAS 1974, la convention LLI et le Code ISM, à la sûreté avec le code ISPS et à la pollution causée par les navires avec MARPOL 1973. Ces conventions intéressent les sociétés de classification en ce qu'elles fixent les règles relatives aux visites de navires et à la délivrance de certificat de classification. Comme pour les prestations privées, ces règles sont différentes selon l'âge, le type et la taille du navire. Il faut néanmoins ajouter à cela le rôle de L'HSSC²⁷, adoptée par L'Organisation Maritime Internationale²⁸ en 1988 et qui égalise tous les certificats de classification pour chacune des conventions internationales.

Concernant la convention SOLAS 1974²⁹, elle spécifie le minimum de standards pour la construction, l'équipement et les opérations du navire. Dans le cadre de cette convention, les sociétés de classification émettent trois types de certificats de sécurité concernant la sécurité des appareils radio, la sécurité du matériel d'armement et la sécurité de la construction.

La convention ILL³⁰ quant à elle, a pour but tout ce qui est relatif à la stabilité du navire, la force de la structure de la coque, etc...

Dans le cadre du Code ISM³¹, les sociétés de classification ont pour mission de contrôler la conformité des procédures de sécurité d'une compagnie maritime et des ses navires. Les dispositions de ce texte actants en vue d'empêcher les atteintes à l'environnement marin, ainsi que la survenance de dommages matériels en associant les compagnies maritimes à la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour prévenir les éventuelles pollutions. Le Code ISM permet d'autoriser un navire à être classé par une société de classification ou par l'Etat du pavillon et être certifié ISM par une autre société³².

²⁷Harmonized System of Survey and Certification.

²⁹Safety of Life at Sea/ Sauvegarde de la vie humaine en mer.

³⁰The International Convention on Loads Line/la Convention internationale sur les Lignes de charge.

³¹International Management code for the safe operation of ships and for pollution prévention/Le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution.

³²Le meilleur exemple étant le Prestige qui a sombré au large des côtes de Galice où la société de classification était l'ABS et la société qui a procédé à la certification ISM, le Bureau Veritas. Trouvé dans ZAVOREO Zeljana, *Le Rôle des Sociétés de Classification : l'exemple du Bureau Veritas*, Mémoire, Master 2 Droit Maritime et des Transports, Aix-Marseille III, 2004, p.133.

Concernant le domaine de la sûreté, le Code ISPS³³ entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004 trouve toute son application en dictant ses prescriptions pour la gestion des navires et des ports pour la protection des navires, de son équipage et des ports contre les pratiques criminelles en mer ou liées à la mer comme le terrorisme, la piraterie, le trafic de stupéfiant ou encore la traite des esclaves. Ici, les sociétés de classification sont seulement déléguées pour appliquer le Code ISPS sur les navires car les ports restent un domaine soumis à l'autorité étatique.

Et enfin, les sociétés de classification interviennent aussi dans le cadre de la convention MARPOL 1973³⁴, qui envisage à travers ses Annexes des règles à l'endroit des sociétés de classification sur la prévention de différents types de pollution des navires comme la pollution par les hydrocarbures, des ordures du navire, etc...

L'autorisation qui est faite par un Etat de permettre à une société de classification d'opérer indique une certaine forme de confiance placée dans cette dernière par l'Etat. Le degré confiance se mesure par l'intensité de l'autorisation donnée par cet Etat à la société de classification. Il est possible que cette autorisation de procéder à une prestation statutaire ne concerne la délivrance que d'une seule classification comme aux Etats-Unis où ce sont les Gardes Côtes³⁵ qui sont seuls habilités à délivrer des certificats de classification d'ordre statutaire, exception faite de la certification Convention ILL qui échappe à l'administration américaine et qui peut être délivrée par une société de classification³⁶.

La principale faiblesse des sociétés de classification agissant comme « gardiennes de la sécurité des navires »³⁷ selon Lord Donaldson of Lymington résulte du fait qu'elles sont payées par les armateurs et qu'elles sont dans une logique purement concurrentielle et en perpétuelle recherche de contrat³⁸, ce qui *in fine* pourrait être dangereux pour la sécurité des navires. En effet, le travail des sociétés de classification est difficile car il est soumis à toute sorte de pressions, et qu'elles doivent faire face à ceux qui cherchent à faire des économies au détriment de la sécurité. Selon Lord Donaldson, nous assistons à une « érosion »³⁹ de la qualité des prestations rendues par les sociétés de classification. Il y a aujourd'hui entre 50 et 60 sociétés de classification dont la qualité et le sérieux des prestations varient

³³The International Ship & Port Facility Security Code/le Recueil international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

³⁴The International Convention for the prevention of Pollution from ships/ la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

³⁵US Coast Guard.

³⁶ANTAPASSIS Anthony, « *Liability of Classification Societies, Vol 11.3, Electronic Journal of Comparative Law* », December 2007, trouvé dans : http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf. p.12.

³⁷Lord Donaldson of Lymington, « The ISM Code: the road to discovery? », L.M.C.L.Q, 1998, p.526.

³⁸VAUGHAN Barbara, « The Liability of Classification Societies », University of Cape Town, 2006, p.3, « guardians of ship safety ».

³⁹VAUGHAN Barbara, « The Liability of Classification Societies », University of Cape Town, 2006, p.3.

considérablement. Cependant, Lord Donaldson souligne que cette faiblesse précédemment traitée est dans une large mesure atténuée par la création du IACS qui supervise et impose un certain standing dans la qualité des prestations rendues par ses membres. Cette «main mise » du IACS sur la classification, comme nous l'avons vu plus haut, n'est pas sans poser de complications au niveau de l'Union Européenne du point de vue du droit de la concurrence, avec de forts soupçons d'entraves et d'abus de position dominante. C'est donc en toute discrétion que l'IACS a retiré de sa Charte son « *Code of Ethics* » symbole de la puissance de l'association. En effet, ce Code précisait le comportement que devait adopter les membres de l'IACS quand ces derniers se disputaient le même client et précisait également certaines règles de classification. Ces dispositions ont donc été supprimées, probablement pour apaiser Bruxelles et pour ne pas violer les dispositions de l'Article 81 du TCE⁴⁰ relatif à la liberté de la concurrence. Une figure importante d'une société de classification membre de l'IACS désirant rester anonyme y voit une complète remise en cause de l'existence même de l'association. Robert Sommerville, influent *chairman* de l'ABS a même déclaré que l'«IACS ne peut et ne pourra pas continuer d'évoluer sous sa forme actuelle »⁴¹.

La remise en cause « inéluctable » selon un responsable norvégien du DNV, ne serait pas sans remettre en cause la stabilité qu'imposait à tort ou à raison l'IACS et ses membres sur la sécurité maritime mondiale. De ce fait, la Commission est persuadée que l'IACS et ses membres agréés par l'Union Européenne offrent des garanties de qualité nécessaires, avec leur longue expérience, une expertise technique unique et un personnel bien formé, et rendent un service précieux à la société.

Les règles de l'IACS contribuaient à rendre très fiable les contrôles et classifications des navires, ce qui par conséquent réduisait l'éventualité d'une mise en cause de leur responsabilité tant du point de vue contractuelle que vis à vis des tiers. Cette remise en cause du système ne saurait être profitable à la sécurité des navires, à leur équipage et à l'environnement⁴².

Enfin pour parler de ce qui fera l'objet de ce mémoire, de la responsabilité des sociétés de classification du fait de leurs prestations privées sous l'expertise de différent systèmes juridiques. Il convient de s'interroger sur le déclencheur de cette mise en cause de la société, à

-

⁴⁰Traité Communautaire Européen.

⁴¹BRAY Julian & CORBETT Adam, « IACS scraps ethics », Trade Winds, 27/02/09, p.7.

⁴²Le IACS a ainsi contribué à faire baisser depuis 25 ans le nombre de naufrages de 6 à 2 sur 1000 navires en opérations. Trouvé dans : OSLER David, « *Classification Societies will take flag state into account* », Financial Times, 12/02/03.

savoir la valeur qui entoure le certificat de classe, ou qui est présumée l'entourer. C'est la notion « d'état de navigabilité » du navire (*seaworthiness*) qui sera soumise à discussion. Ainsi, ce n'est pas du devoir de la société de classification de mettre en état de navigabilité un navire, mais à son propriétaire. L'armateur en *Common Law* doit garantir et s'engager sur la navigabilité de son navire à ceux qu'il transporte et à leurs biens⁴³. De plus, quand la Convention de Bruxelles de 1924 sur le transport maritime trouve à s'appliquer, l'armateur doit « *exercer une diligence raisonnable (due diligence) pour mettre son navire en état de navigabilité* » ⁴⁴ avant le début du voyage. La navigabilité du navire est une « *obligation personnelle du transporteur* » ⁴⁵. C'est sur cette obligation que se sont penchés les juges français et anglais. Ainsi c'est l'armateur, tout du moins le propriétaire du navire qui est responsable de la navigabilité de son navire et cette obligation ne se délègue pas alors même que le navire à été inspecté par une société de classification de diligence raisonnable de mettre son navire en état de navigabilité.

Rodière souligne que du fait de la grande qualité des sociétés et de leurs experts, un certificat de classe vaut présomption de navigabilité du navire. L'avocat maritimiste espagnol Me. Luis Figaredo Perez quant à lui souligne que le non-octroi ou le retrait d'une cote à un navire le rend tout d'abord suspect et ensuite crée une présomption d'innavigabilité de celui-ci. On l'aura compris la question de la navigabilité entraîne forcément la question de la responsabilité de la société de classification.

Ainsi, à la suite de naufrages, d'avaries importantes ou de dommages à la cargaison, armateur, assureur, chargeur recherchent la responsabilité des sociétés de classification, il en est de même pour les tiers sans aucun lien contractuel avec la société de classification.

L'importance de leur rôle dans la prévention des risques maritimes, l'étendue de leur réseau d'agents et d'experts à travers le monde, a rendu les sociétés de classification vulnérables du point de vue de la mise en cause de leur responsabilité.

On connaît le côté attrayant des juridictions américaines pour les plaignants du fait de leur générosité dans l'attribution des dommages-intérêts parfois colossaux, mais la France

⁴⁵BONASSIES Pierre & SCAPEL Christian, *Traité de Droit Maritime*, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006, p. 639.

⁴³« Ford v/Compagnie Furness », HL, 1922, 2.KB 797 (K.B.).

⁴⁴Article 3 §1 a) Convention de Bruxelles de 1924.

⁴⁶C.cass 20/02/1962 « Navire *Calédonien* », DMF 1962.335 et « *Muncaster Castle* », HL, 1961, DMF 1963. P246.

découvre aussi depuis une trentaine d'année avec « l'américanisation de son droit » ⁴⁷ une intensification de la mise en cause des personnes morales et des sociétés de classification.

Plusieurs facteurs tendent à expliquer ce phénomène, ainsi la mise en cause des sociétés de classification est expliquée par les auteurs norvégiens Bratveld et Gjeltsen qui jugent que c'est la diversité et le flou autour des prestations des sociétés qui soulèvent des questions quant à leur responsabilité. M. Philippe Boisson estime quant à lui que la politique visant pour les créanciers à tenter de se faire indemniser auprès d'une « deep Pocket », d'une poche profonde comme le seraient les sociétés de classification, à savoir solvables, justifierait pour les demandeurs de se retourner contre elles. D'autres facteurs expliquent leur mise en cause ; ainsi le développement à travers le monde des sociétés de classification fait qu'elles sont aisément trouvables et ainsi assignables. « Le demandeur sera dès lors tenté de choisir le forum qui lui sera le plus favorable pour obtenir réparation de son préjudice » selon Philippe Boisson.

Cela nous amène à nous interroger sur les perspectives de la mise en cause de la responsabilité des sociétés de classification, ainsi malgré l'effondrement actuel des taux de fret, de la baisse de la demande de pétrole, de la baisse du marché de l'équipement neuf, on peut penser que les sociétés seront mises en cause dans une moindre mesure du fait de la diminution d'unités en opération. C'est sans compter sur le climat actuel qui pour M. Boisson est un climat défavorable aux sociétés de classification et au droit maritime sans cesse ébranlé. C'est également sans compter sur cette image de la « deep Pocket » qui ne fera qu'accentuer le contentieux.

Au regard du déchirement de la doctrine sur la responsabilité des sociétés de classification, entre les « pro-responsabilité » et les « anti-responsabilité », il ne s'agira pas, à notre très modeste niveau de prendre partie pour l'un ou l'autre des « camps », mais toutefois donner notre avis quant aux justifications fournies par les magistrats dans leur justice prétorienne, tout en gardant une certaine neutralité.

Ce qui a suscité notre intérêt pour l'étude de la responsabilité des sociétés de classification, c'est tout d'abord le caractère international du sujet. A l'image du commerce maritime et du droit maritime, la responsabilité des sociétés de classification est fortement marquée comme nous le verrons d'internationalisme. En effet, nous avons choisi d'étudier ce sujet sous l'angle de la jurisprudence étrangère et française car nous estimons que de par son rôle international

⁴⁷PIERRAT Emmanuel, *Antimanuel de droit*, Bréal, 2007, p.219.

⁴⁸BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

et son rôle d'acteur dans la mondialisation, nous cantonner à une analyse seulement orientée sur la jurisprudence française, n'aurait pas été digne d'intérêt et n'aurait pas apporté un « éclairage particulier à l'environnement juridique dans lequel évoluent les sociétés de classification »⁴⁹.

Ensuite, il faut prendre en compte les perspectives de la responsabilité contractuelle en compte. Ces dernières sont en effet divergentes entre les pessimistes qui voient à terme la disparition d'une ou deux sociétés de classification majeures, comme par exemple Philippe Boisson pour qui « nous n'avons pas touché le fonds » et les optimistes comme le Professeur Bonassies qui voient dans la recherche de la responsabilité de la société de classification, un « juste rééquilibrage des choses ». Mais comme nous le verrons à travers ce mémoire, c'est toute l'institution millénaire du droit maritime qui est remise en cause.

L'objet de ce mémoire, comme mentionné plus haut portera sur la responsabilité des sociétés de classification seulement du fait de leurs prestations privées. En effet, nous n'avons pas jugé opportun de nous attarder sur la responsabilité découlant des prestations statutaires (recours et rôle de l'Etat du pavillon), qui d'un point de vue jurisprudentiel est limitée; ce qui par conséquent ferait perdre en concision à ce travail. Ce mémoire étant exclusivement réservé à l'analyse de l'approche jurisprudentielle des divers systèmes juridiques de grandes nations maritimes (France, Royaume-Uni et Etats-Unis).

Pour ce faire, nous allons suivre la distinction faite par le Doyen Ripert dans ce domaine et reprise unanimement aujourd'hui par tous les auteurs traitant de ce sujet, à savoir traiter de deux situations. Tout d'abord, dans un **Premier Titre** nous traiterons de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification où seront étudiés les rapports entre sociétés de classification et ses contractants armateurs, assureurs... Pour finir, dans un **Second Titre**, nous traiterons de la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classifications où nous étudierons les rapports de celle-ci avec les tiers.

_

⁴⁹*Idem*, p.110.

TITRE I:

LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION

Dans sa définition la plus simple, la responsabilité contractuelle des sociétés de classification est la responsabilité de ces dernières envers leurs clients armateurs, chantiers de constructions navales, assureurs...

Comme nous le verrons par la suite, les litiges relatifs à la mise en œuvre de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification représentent selon M. Boisson « 1 litige sur 50 » par rapport a ceux mettant en cause la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification. Ainsi exception faite des Etats-Unis, il existe peu de jurisprudences mettant contractuellement en cause la responsabilité des sociétés de classification.

Plusieurs raisons expliquent ce déséquilibre flagrant. Tout d'abord, il y a un problème de preuve. En effet quand un navire fait naufrage il est très difficile pour le propriétaire du navire de rapporter la preuve d'une quelconque négligence de l'expert de la société de classification. De même, le contrat de classification impose de nombreuses règles à l'armateur dont le manquement provoquerait immanquablement la mise en jeu de sa propre responsabilité.

Avant de nous attacher à l'analyse des différentes jurisprudences étrangères traitant de la mise en jeu des société de classification (**Chapitre 2**) et des clauses exonératoires et limitatives de responsabilité insérées dans les contrats de classification (**Chapitre 3**), il conviendra tout d'abord de traiter de du contrat de classification en lui même et de l'approche qui en est faite par le droit français (**Chapitre 1**).

-

⁵⁰Entretiens avec M. Boisson.

<u>CHAPITRE 1 : LE CONTRAT DE CLASSIFICATION</u>

Il est nécessaire à travers ce chapitre, introductif en quelque sorte, de nous concentrer sur le contrat de classification et sur les différentes prestations contractuelles et sur leur nature (Section 1), avant d'aborder la qualification du contrat de classification par le droit français (Section 2), et de finalement terminer sur la mise en jeu de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification en droit français avec l'analyse des jurisprudences appropriées (Section 3).

Section 1 : La nature des prestations contractuelles de la société de classification

« Les sociétés de classification exercent les fonctions de surveillance et de contrôle des réparations, mais ces fonctions indispensables à la mission, concernent un même but : donner un renseignement »⁵¹. Cette citation de Mme. de la Poeze Populaire, reprise par Michel Ferrer suffit à déterminer la nature des prestations contractuelles des sociétés de classification.

Ce rôle informatif contenu dans la prestation contractuelle de la société de classification, se retrouve notamment quant à l'élaboration des Règles de la société. Ce sont des normes auxquelles se réfèrent les experts dans leurs inspections des navires. Ces derniers utilisent ainsi ces règles comme des normes de qualité, « comme leurs points de repère pour la conception des navires, pour la classification des bâtiments » 52.

Le Tribunal de commerce de Marseille, dans un jugement du 6 janvier 1978 (« *Atlantica Marseille*») a sanctionné une société de classification du fait qu'elle n'a pas respecté ses propres Règlements en faisant rajouter des pièces à un navire d'occasion alors que le Règlement ne concernait que les navires neufs.

Les Règlements des sociétés de classification sont avant tout établis dans le but d'informer et de renseigner leurs clients quant à leurs normes. Celles-ci étant la vitrine de l'opération de classification que la société effectuera par la suite. Ce rôle est souvent assimilé par les

20

⁵¹FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.73.

⁵²*Idem*, p.71.

différents auteurs comme le Doyen Bonnecase ou Mme de la Poeze Populaire citée plus haut, à celui d'une Agence de renseignements.

Outre ce rôle d'agence de renseignements, les sociétés de classification ont dans le cadre de leurs obligations contractuelles, le devoir de conseiller et de donner un avis.

Comme le rappel très justement Michel Ferrer, « les Règlements de classification guident les différents contractants vers un objectif précis : conformer le navire aux règlements fournis afin de lui délivrer une classe et de lui faire conserver cette classe »⁵³.

Mais ces différentes obligations contractuelles prennent une tournure différente selon que nous nous trouvons dans le cadre des rapports entre la société de classification et un chantier naval (§1) ou avec un client armateur (§2).

§1) Les rapports contractuels entre la société de classification et le chantier naval

Tout d'abord, concernant les obligations contractuelles de la société de classification envers son client chantier naval, il apparaît qu'il est contractuellement responsable comme nous l'avons observé dans notre partie introductive de la présentation des plans et documents qui seront soumis à la société de classification. Cette dernière les contrôlera en fonction de ses Règlements pour une mise en conformité des plans avec celui-ci. Michel Ferrer souligne que la société à un devoir de conseil envers son client dans le seul et unique but « de confirmer ces travaux avec les Règlements »⁵⁴.

Les tribunaux américains, dans l'Affaire Continental Ins Co v. Daewoo Shipbuilding⁵⁵, ont estimé que cette obligation de conseil se doublait d'une certaine obligation de soin de la part des sociétés de classification dans l'exécution de leurs prestations contractuelles. Les juges new-yorkais précisent que « les obligations de la société déterminées par le contrat de classification prévoient d'exercer un soin attentif dans le réexamen des plans ». Le Bureau Veritas à l'Article 4.3 de son Règlement fait référence à cette obligation de soin en stipulant que « la société agit avec toute la diligence et le soin requis de manière professionnelle, dans l'exécution de sa prestation eu égard à l'état et de la technique en usage au moment de la réalisation des dites prestations ».

⁵³FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.76.

⁵⁴*Idem*, p.77.

⁵⁵« Continental Insurance Co. v. Daewoo Shipbuilding and Heavy Machinely Ltd, Daewoo Shipbuilding and ABS », USDC, SDNY, 1988, 707 F.Supp.123.

Ainsi, l'obligation contractuelle de la société de classification et de ses experts amène le contractant à atteindre les normes de qualités fixées.

Cette obligation de soin semble donc impliquer un devoir contractuel de correction de la part de la société de classification. Le but de cette dernière étant la construction d'un navire selon ses normes, la non correction des plans s'apparenterait alors à une inexécution du contrat par la société de classification susceptible d'engager sa responsabilité.

§2) Les rapports contractuels entre la société de classification et l'armateur

Comme vu en introduction, les inspections du navire ne s'arrêtent pas une fois le navire mis à l'eau par le chantier et livré à son acheteur avec l'octroi d'une classe. En effet, le contrat de classification prévoit de nombreuses visites de maintien de classe. Le but de ces visites étant de confirmer la coque, les machines et appareils pour une mise en conformité avec les Règlements des sociétés de classification.

Comme nous le verrons plus en détail dans l'ultime Section du présent Chapitre, la Cour de cassation par un arrêt de 1923⁵⁶ a confirmé l'obligation faite aux experts de la société de classification d'informer et de conseiller l'armateur sur l'état des navires acquérir.

Mme. Reboul, citée dans la thèse de Michel Ferrer, parle de l'obligation de conseil comme étant « l'obligation principale du contrat de classification »⁵⁷. Les magistrats du second degré rappellent dans un arrêt de 1953 confirmant la jurisprudence *Guales de Mezaubran*, que l'obligation de conseil est supérieure à toute les autres obligations du contrat de classification et vont ainsi jusqu'à dire qu'un contrat de classification entre une société de classification et un armateur acquéreur est un contrat de conseil⁵⁸. Obligation rappelée plus récemment dans l'Affaire *Elodie II*⁵⁹ que nous traiterons également ultérieurement.

Même si l'expert de la société ne peut se substituer à l'armateur, l'obligation principale de la société de classification semble être, à notre sens, d'éclairer l'armateur sur l'éventuelle acquisition d'un navire, quitte à le dissuader d'effectuer une telle opération commerciale au nom de la sécurité maritime et de la sécurité du futur équipage de ce navire. Il convient cependant d'insister sur le fait que l'armateur doit rester libre de son choix.

-

⁵⁶C.Cass, Ch.Req, 15/05/1923, « Navire *Guales de Mezaubran* », Revue de Droit maritime comparé, vol3 (1923), p.384.

⁵⁷FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.83.

⁵⁸CA. Paris, 06/01/1953.

⁵⁹CA. Versailles, 21/03/96, « Navire *Elodie II* », DMF (1996), p.721.

L'obligation de conseil semble être de plus en plus exigée par les juges, même s'il est vrai que peu de décisions françaises viennent confirmer ce propos. Reste que la société de classification prestataire de service qui agit avec sa connaissance et son expérience parfois plus que centenaire doit agir en tant que conseillère avant tout, afin d'orienter ses clients dans la voie de la sécurité maritime quitte à corriger des plans de chantiers ou déconseiller un armateur d'acheter un navire.

C'est cette indépendance de la société de classification qui va nous servir à qualifier le contrat de classification, pour pouvoir ensuite appréhender la mise en œuvre de la responsabilité découlant de ce type particulier de contrat.

Section 2 : La qualification du contrat de classification

L'établissement de la mise en jeu de la responsabilité des sociétés de classification sur le plan contractuel nécessite avant tout que l'on qualifie le contrat de classification passé entre une société de classification et ses clients, dans l'optique de pouvoir fixer un régime juridique déterminé et préciser le régime légal particulier qui encadrera ce contrat notamment pour les question de responsabilité.

Tout d'abord, l'absence de transfert de propriété ne permet pas de qualifier le contrat de classification comme étant un contrat de vente. De même que le contrat de location et le contrat de mandat ne sauraient s'apparenter à un contrat de classification comme le soutenait le Doyen Ripert. Car même si le mandat tend à se rapprocher de la classification, l'expert qui exécute celle-ci ne réalise pas d'acte juridique et ne représente pas son cocontractant. Les conditions du mandat n'étant pas remplies, le contrat de classification ne peut dès lors être assimilé à un mandat et la société de classification à un mandataire.

La recherche d'une qualification juridique appropriée au contrat de classification, nous amène à nous pencher sur la définition de celui-ci.

Le contrat de classification implique la réalisation d'un ou plusieurs services, comme la surveillance de la construction des navires, le contrôle des différentes composantes de celui-

ci, tout cela dans le but que l'œuvre une fois terminée soit conforme aux conditions édictées par le Règlement de la société de classification.

Outre ces activités d'ordre technique, la société de classification, dans le cadre de ses prestations privées et plus spécifiquement dans ses prestations contractuelles a une obligation, comme nous l'avons vu dans la section précédente, d'informer et de conseiller son client sur le navire à construire ou à acquérir.

Michel Ferrer parle d'une « obligation de faire » ⁶⁰, une obligation qui consiste en l'exécution d'un travail contractuellement prévu et encadré.

Il semblerait alors que le contrat de classification, aux vues des éléments précités, soit un contrat d'entreprise. La définition qui veut que le contrat d'entreprise soit celui où la réalisation d'un travail spécifiquement déterminé semble être acquise.

Concernant l'objet du contrat d'entreprise, il s'agit de la réalisation d'une prestation qui se veut avant tout intellectuelle⁶¹, ce qui est le cas ici pour le contrat de classification.

Ajoutons le critère de non représentation qui fait de la classification un contrat d'entreprise. Ainsi, le fait que la société de classification exécute ses obligations contractuelles sans être représentée par son client, pour lequel elle travaille rapproche sa prestation de la notion du contrat d'entreprise. Comme le rappelle Michel Ferrer, « les experts opérant sur le site de la construction du navire et collaborant avec les techniciens du chantier naval ne représentent pas l'armateur »⁶². Par exemple, les ingénieurs experts du Bureau Veritas travaillent pour leur client, mais au nom du Bureau Veritas et pas au nom de l'armateur.

Enfin, soulignons que les sociétés de classification sont juridiquement indépendantes, elles ne sont pas subordonnées d'un point de vue juridique à leurs différents clients. Ce dernier critère fait clairement du contrat de classification un contrat d'entreprise intellectuel comme le soutiennent le Doyen Rodière et Mme. Remond-Gouilloud.

Il convient donc de se pencher sur les conséquences découlant de cette qualification qui semble être majoritairement retenue par les auteurs maritimistes, notamment du point de vue de la mise en jeu de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification.

_

⁶⁰FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p100.

⁶¹La classification ne porte pas sur la réalisation d'actes matériels comme la construction ou la réparation, mais sur des actes intellectuels, car il s'agit d'opération de surveillance, de conseil, de contrôle, d'information... ⁶²FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.102.

Section 3 : La mise en jeu de la responsabilité contractuelle de la société de classification en droit français

Comme déterminé plus haut, le contrat conclu par la société de classification est un contrat d'entreprise intellectuel de nature commerciale⁶³ et qui selon le droit français des contrats sera soumis en cas de non respect de ses dispositions à l'article 1147 du Code civil qui précise que « le débiteur est condamné s'il y a lieu au paiement de dommages-intérêts à raison de l'inexécution de l'obligation (...) » du contrat.

Cet article rend donc responsable tout contractant des fautes et des négligences commises dans l'exécution des obligations lui incombant. Le droit français, pour la mise en œuvre de la responsabilité contractuelle exige la réunion de la faute de la société de classification, le préjudice subi par le client de celle-ci et un lien de causalité entre la faute et le dommage.

Le principe étant posé, la mise en jeu de la responsabilité des sociétés de classification doit s'appuyer soit sur le manquement à une obligation de moyen, soit sur un manquement à une obligation de résultat. Cette distinction est d'importance car la mise en œuvre de la responsabilité sera alors différente. La faute de la société de classification sera selon les cas demandée ou non.

Ainsi comme nous le verrons, la jurisprudence française a imposé aux sociétés de classification une obligation de moyen mais qui parfois peut être remise en cause (§1). Ensuite pour être complet nous étudierons des conséquences qui résultent de l'inexécution de l'obligation de conseil de la société de classification, à savoir sa responsabilité pénale (§2).

§1) Jurisprudences pertinentes

Nous traiterons ici des deux arrêts principaux traitant de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification, les jurisprudences « *Guales de Mezaubran* » (a) et « *Elodie II* » (b).

a) L'Affaire du « Guales de Mezaubran »⁶⁴

Cet arrêt qui sera de nouveau envisagé lors du dernier Chapitre du présent Titre traite de l'obligation de conseil des experts des sociétés de classification dans leurs rapports contractuels avec les armateurs.

⁶³Ce qui implique que les litiges de nature commerciale soient soumis aux juridiction de même nature.

⁶⁴C.cass, Ch.Req, 15/05/1923, « Navire Guales de Mezaubran », Revue de Droit maritime comparé, vol3 (1923), p.384.

Dans les faits, il s'agissait d'un armateur qui souhaitait acquérir un navire, le *Guales de Mezaubran*. L'achat de ce bâtiment était néanmoins assorti d'une condition qui voulait que le navire soit classé à la « *première cote de la deuxième division* » du Bureau Veritas. Se faisant, un agent du BV intervient personnellement auprès de l'acquéreur pour attester du bon état du navire après avoir même fait procéder au remplacement de tôles rouillées. Par la suite la cote est délivrée et l'armateur acquiert le navire. Cependant, peu de temps après le navire est placé en cale sèche et un autre expert du Bureau Veritas constate que certains matériaux du navire, notamment des tôles immergées sont affectées par la corrosion et ne répondent plus aux normes imposées par le Règlement du Bureau Veritas et que la cote initialement délivrée n'aurait jamais dû l'être.

La Cour de cassation confirme l'arrêt d'appel qui avait déclaré que l'expert avait commis une faute lourde, car le navire ne correspondait pas aux spécifications données.

La Cour de cassation rappelle donc qu'en plus de l'obligation de délivrer une classe qui corresponde à l'état réel du navire, les experts de la société de classification sont tenus d'informer et de conseiller l'acquéreur sur l'état du navire. L'absence de conseil constitue une inexécution d'une obligation au contrat liant la société de classification à l'armateur. Ainsi il semblerait que les sociétés de classification sont tenues d'informer et de conseiller leur client de sorte à en être contractuellement responsables envers ces derniers qui en l'espèce ont demandé que le navire soit coté en vue d'un achat.

b) L'Affaire de l'« Elodie II »⁶⁵

Des conclusions similaires ont été rendues plus récemment dans l'arrêt *Elodie II* rendu par la Cour d'appel de Versailles le 29 mars 1996.

En septembre 1990, une société française, la CCC, a par contrat acquis auprès d'une société marocaine un caboteur baptisé l'*Elodie II*. Malgré la classe satisfaisante attribuée au navire par le Bureau Veritas, l'*Elodie II* a dû être remorqué alors qu'il naviguait par gros temps et menaçait de faire naufrage, et cela un mois après son achat. Les différentes expertises, celle de l'assurance et celle ordonnée sur référé par le Tribunal de commerce de Lorient ont estimé que le Bureau Veritas avait attribué une cote inexacte au navire. Notons que le caboteur a par la suite été envoyé au *scrap* car le coût des réparations était trop élevé.

.

⁶⁵CA Versailles, 21/03/96, « Navire *Elodie II* », DMF (1996) p.721.

Par conséquent, la CCC a assigné le Bureau Veritas en réparation des préjudices subis au motif que le Bureau Veritas a depuis de longues années, laissé se dégrader le navire tout en continuant de maintenir une classification, laissant donc entendre que les composantes de l'*Elodie II* étaient conformes au Règlement du Bureau Veritas et qui laissait surtout croire que le navire était en parfait état.

Ici la société de classification française a clairement trompé l'acquéreur cherbourgeois et les juges de déclarer que le Bureau Veritas « ne peut échapper au reproche qui lui est fait d'avoir été défaillant dans son obligation de conseil ».

Pour appuyer ces propos, les juges d'appel rappellent l'obligation de conseil en précisant que « eu égard à sa qualité de spécialiste sollicité lors de la vente, l'expert se devait de fournir aux acquéreurs le concours d'un professionnel que ceux-ci étaient en droit d'attendre ; et vu l'état du navire (...), la société de classification ne pouvait que déconseiller son achat ».

La responsabilité contractuelle par la présente jurisprudence ne peut être que retenue car la négligence dont à fait preuve le Bureau Veritas provient du non respect de son propre Règlement. Cela est donc suffisant pour engager la responsabilité contractuelle de cette société, en partant du postulat que l'absence de conformité du navire avec ledit Règlement est établie. Pourtant comme nous le verrons, c'est sur le plan extra-contractuel que la solution a été trouvée.

Cet arrêt marque également un changement dans la jurisprudence française traditionnelle qui voulait que la société de classification ait une obligation de moyen⁶⁶. L'arrêt *Elodie II* retient quant une obligation de résultat, même si cette affirmation doit être nuancée compte tenue de la difficulté ici de discerner la frontière entre obligations de moyens et de résultats. Le résultat qui fait l'obligation du Bureau Veritas était d'effectuer les visites et de retirer la classe au navire s'il n'était pas conforme au Règlement. En l'espèce, cela était loin d'avoir été le cas. Cette obligation aurait dû se traduire dans la pratique par le retrait immédiat de la classe au navire par l'expert du Bureau Veritas.

C'est donc la découverte des vices cachés par la société de classification qui fait son obligation de résultat car un examen de l'apparence extérieure de l'*Elodie II* suffisait largement à lui interdire de quitter son port d'attache de Cherbourg. Mais comme nous le verrons dans un second Titre la solution de l'Affaire *Elodie II* se trouve sur le plan extracontractuel.

-

⁶⁶BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

§2) La responsabilité pénale des sociétés de classification comme conséquence du non-respect de leurs obligations contractuelles

Notons que comme le font justement remarquer les Professeurs Bonassies et Scapel, traiter de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification implique qu'au regard de la Directive du 19 décembre 2001 sur l'habilitation des sociétés de classification par l'UE, nous amène forcément à nous interroger sur la responsabilité des sociétés à l'égard des Etats⁶⁷.

Mais c'est bien volontairement que nous ne traiterons pas de ce type de responsabilité dans le présent mémoire dans le seul but de ne pas nous éloigner de notre sujet qui est de traiter de la responsabilité des sociétés de classification du fait de leurs prestations privées. En effet traiter de ce sujet reviendrait à aborder en profondeur la responsabilité des sociétés de classification du fait de leurs prestations statutaires, ce qui n'est pas l'objet de ce travail.

Néanmoins dans un souci de cohérence et de traitement de la jurisprudence, nous nous devons toute de même d'aborder la responsabilité pénale des sociétés de classification, car bien que mise en jeux de façon exceptionnelle, elle est une conséquence de l'inexécution des obligations du contrat de classification par la société de classification. C'est également une particularité française.

Tant le non-respect des obligations contractuelles dans ce domaine précis peut avoir de lourdes conséquences sur la sécurité maritime et sur les gens de mer, la tentation de faire basculer la responsabilité sur le plan pénal est grande. Pour cela nous nous devons de ne pas l'éluder.

Comme le souligne Pierre Bonassies et Christian Scapel dans leur *Traité de Droit maritime*, « l'erreur commise lors d'une opération de classification peut aussi engager la responsabilité pénale tant de l'agent fautif que celle de la société » ⁶⁸ en tant que personne morale.

C'est le droit commun qui régit la responsabilité des sociétés de classification.

Comme la société de classification ne peut causer directement le naufrage d'un navire, la référence légale utilisée avec la mise en cause de la responsabilité pénale de celle-ci est l'Article 121-3 du Code pénal modifié par la Loi du 10 juillet 2000 qui précise que la responsabilité de celui qui n'a pas causé directement le dommage mais qui y a contribué est allégée et sur l'Article 221-6 du même Code qui précise que « le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence, ou manquement d'une obligation de

28

⁶⁷BONASSIES Pierre & SCAPEL Christian, *Traité de Droit Maritime*, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006, p.145.

⁶⁸ Idem, p.147.

sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire »

Il est intéressant de remarquer que dans les cas où la responsabilité pénale des sociétés de classification est engagée se sont pour des infractions involontaires d'imprudence, de négligence et d'homicide involontaire pour le cas le plus grave. L'établissement du lien entre la responsabilité pénale et la responsabilité contractuelle de ces sociétés, c'est que toutes ces infractions mentionnées précédemment découlent et sont la conséquence selon nous d'un manquement aux obligations du contrat de classification passé entre l'organisme classificateur et ses clients. Il s'agit juste d'une escalade dans la recherche de responsabilité des sociétés de classification. Laetitia Janbon y voit même le lobbyisme de l'OMI « qui depuis 2004 invite les Etats à réfléchir sur la protection des gens de mer » avec en toile de fond la Convention sur l'organisation internationale du travail qui vise à établir un droit international maritime social⁶⁹.

Deux situations sont ici à prendre en compte pour notre analyse concrète, jurisprudentielle, de ce type de responsabilité. La première situation est celle où le dirigeant expert de la société de classification est déclaré pénalement responsable (a). La seconde est celle où il s'agit de la responsabilité pénale de société de classification elle-même en tant que personne morale qui est retenue (b).

a) <u>Diverses affaires sur la responsabilité pénale du dirigeant/expert de la société de</u> classification

C'est l'affaire de la drague *Cap de la Hague*⁷⁰ qui fait référence lorsqu'on parle de responsabilité pénale personnelle d'une personne, d'un directeur, d'experts, d'ingénieurs salariés d'une société de classification. En l'espèce le dirigeant du Bureau Veritas avait été condamné à une peine de prison avec sursis pour le naufrage de la drague qui a provoqué la disparition en mer de 12 marins. Selon notre juridiction suprême, ce naufrage et cette disparition sont en partie les conséquences de l'insuffisance d'une étude de stabilité effectuée par le Bureau Veritas. Ainsi les juges ont retenu qu'aucune faute ne pouvais être imputée au propriétaire de la drague et retiennent surtout que le Bureau Veritas a commis « un ensemble de fautes constituant un antécédent initial, certain et générateur du naufrage ». En effet, la

29

⁶⁹JANBON Laetitia, « le naufrage du Number One », DMF, Juillet-Août 2006, p 572.

⁷⁰C.cass, Ch.crim, 30/05/1980, « Drague *Cap de la Hague* », DMF (1981) p.146.

Cour de cassation a suivi la Cour d'appel de Douai⁷¹ qui a relevé des négligences commises par les ingénieurs du Bureau Veritas dans leur opération contractuelle de classification. Michel Ferrer estime que le Bureau Veritas, société de classification, a été obligé de se substituer à l'armateur, et que même si nous sortons du droit maritime pour approcher le droit pénal, l'ombre du droit maritime aurait dû pour une partie de la doctrine, flotter malgré tout dans cette sinistre affaire qui a vu bafouée, le principe maritime plus que centenaire qui veut que dans l'aventure maritime chacun ait son rôle et que chacun soit responsable de ses actes.

Dans l'affaire du *Compass Rose III*⁷², c'est la responsabilité d'un expert du Bureau Veritas encore qui a été mise en cause mais qui au finale n'a pas été retenue. La Chambre criminelle de la Cour de cassation, en suivant le jugement du Tribunal correctionnel d'Avranches du 12 janvier 1982 et l'arrêt de la Cour d'appel de Caen du 12 janvier 1983 qui ont condamné l'armateur et l'affréteur du *Compass Rose III* pour imprudence car ces derniers ont effectué des travaux dans le *Compass Rose III* et ne l'ont pas signalé au Bureau Veritas. Notons qu'à la base dans cette affaire il avait été reproché à l'expert d'avoir manqué de curiosité et d'avoir accordé une extension de cote sans avoir procédé à une visite du navire avant que celui-ci ne sombre en Mer du Nord.

Reste l'affaire du *Snekkar Arctic*⁷³, un navire de pêche qui sombra en 1986 en Atlantique Nord entraînant avec lui la mort de 18 marins dont un sauveteur britannique. Dans cette affaire qui est allé jusqu'en cassation⁷⁴ avant d'être renvoyée devant la Cour d'appel de Rennes, l'expert du Bureau Veritas s'est également vu relaxé pénalement (**mais non civilement**) alors qu'il fut inculpé avec le fonctionnaire des Affaires Maritimes et le PDG du chantier naval qui lui fut condamné à de la prison avec sursis et au versement d'une amende. La Cour d'appel de Rennes a donc estimé que la responsabilité de l'expert du Bureau Veritas reposait sur le fait qu'il avait commis une faute d'imprudence en ne se rendant pas compte de la non-conformité de l'installation électrique du navire tant sur les plans approuvés que sur les Règlements du Bureau Veritas - soit du contrat de classification - et n'a pas alerté les autres membres de la Commission de visite dont il faisait partie pour réparer ce défaut et délivrer un permis de navigation satisfaisant au navire.

⁷¹CA Douai, 06/07/1978, « Drague *Cap de la Hague*», DMF (1981) p.153.

⁷²C.cass, Ch.crim, 8/10/1985, « Navire *Compass Rose III* », non publié

⁷³CA Rennes, 17/09/1998, « Navire *Snekkar Arctic* ».

⁷⁴C.cass, Ch.crim, 07/07/1998, « Navire *Snekkar Arctic* », DMF (1999) p.106.

Voyons maintenant l'évolution récente de la jurisprudence, qui a retenu la responsabilité pénale de la société de classification en tant que personne morale « solvable », selon Philippe Boisson.

b) <u>L'Affaire du « Number One</u> »⁷⁵

Le *Number One* vraquier de 75 ans utilisé pour le transport de bois en Asie du Sud Est, battant pavillon Saint Vincent et Grenadines et propriété de la société armatrice panaméenne Trikoma est parti début juin de 1999 de Bornéo en pleine mousson à destination de l'Inde avec sa cargaison chargée en pontée. Son voyage fut rythmé par des pannes moteur récurrentes et par la découverte de trous de corrosion dans les cales, ce qui a d'ailleurs provoqué leur envahissement par l'eau de mer et le naufrage du *Number One* au large du Sri Lanka dans le Golfe du Bengale. Douze marins dont le commandant français perdirent la vie.

Sur le plan judiciaire, les deux dirigeants de la Trikoma, le consultant technique de la NKK qui classait le navire et la NKK en tant que personne morale furent poursuivis devant le Tribunal correctionnel de Saint-Nazaire pour homicide involontaire sur le fondement de l'Article 221-6 al.1 du Code pénal qui précise que « le fait de causer dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3 par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposé par la loi ou le règlement, la mort d'autrui, constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende».

L'Article 121-3 du Code pénal disposant quant à lui que « ... les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui a exposé autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ».

Sans rentrer dans les questions de compétences du juge français qui ont également marqué l'Affaire *Number One*, le Tribunal correctionnel de Saint-Nazaire par, une décision du 18

_

⁷⁵C.cass, Ch.crim, 10/01/2006, « Navire *Number One* », DMF (2003), p. 1069.

mars 2003 se déclarait compétent et condamnait les armateurs et le consultant technique de la NKK à 3 ans d'emprisonnement dont 18 mois avec sursis et à 15 000 Euros d'amende, la NKK étant condamnée quant à elle personnellement à 250 000 Euros d'amende pour homicide involontaire, en estimant 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 ». Les juges soulignant également la grande prévisibilité des faits tout en ne recherchant pas la faute lourde de la société de classification, exigée par la jurisprudence dans la plupart des cas.

Après appel des défendeurs, la Cour d'appel de Rennes par un arrêt du 23 septembre 2004 confirma la décision du Tribunal correctionnel de Saint-Nazaire en réduisant néanmoins les amendes initialement prononcées, la NKK étant personnellement condamnée à une amende de 200 000 Euros.

Le pourvoi qui fut formé par la suite contre l'arrêt d'appel fut rejeté par la Chambre criminelle de la Cour de cassation et confirma la condamnation de la NKK en tant que personne morale le 10 janvier 2006. La Haute Juridiction approuve les juges du fond d'avoir obtenu qu'en déléguant la responsabilité de seconde phase de la visite à un chantier qu'elle n'avait pas homologué, et en exerçant un contrôle insuffisant sur les appréciations de ce soustraitant relatif aux réparations exécutées, à l'épaisseur des tôles et à l'étanchéité du *Number One* affectée par la corrosion, la NKK a commis de « graves négligences ayant un lien de causalité certain avec la perte du navire et le décès des victimes ».

Au civil, le Tribunal condamna les trois prévenus à verser des dommages et intérêts aux marins et aux syndicats constitués en partie civile.

Pour la première fois, suite au naufrage du *Number One*, la responsabilité pénale de la société de classification en tant que personne morale a été recherchée.

Les juges de la Cour d'appel de Rennes précisent que la « responsabilité de la personne morale doit être recherchée au regard d'une faute simple en relation avec le dommage, commise par un de ses organes ou représentant »⁷⁶.

Or en l'espèce, la NKK connaissait le navire depuis longtemps et connaissait son état de délabrement puisque des réparations importantes avaient été faites avant la vente à la société panaméenne Trikoma. De ce fait, la visite spéciale de la coque qui a été faite sur son épaisseur, avait manifestement manqué de cette rigueur qui caractérise pourtant le

⁷⁶JANBON Laetitia, « *le naufrage du Number One* », D.M.F., Juillet-Août 2006, p 569.

classificateur nippon. La Cour d'appel dans son argumentation en condamnation de la NKK va retenir que le comportement de la personne morale doit être apprécié au regard de sa capacité à élaborer ses propres règles et de sa capacité à les imposer. Les juges bretons retiennent également que du fait de l'organigramme de la NKK et des procédures de contrôle hiérarchique de celle-ci, permettent de garantir la fiabilité des rapports pour affirmer que le représentant qui a signé les rapports était bien qualifié et qu'il a à ce titre engagé la responsabilité de sa compagnie.

Laetitia Janbon souligne le caractère « pédagogique » de cette condamnation, car elle estime que la Cour d'appel de Renne par son arrêt du 23 septembre 2004 incite les sociétés de classification à « vérifier les mailles de leurs réseaux pour que soit assurée une plus grande sécurité des marins » 77, en rappelant que la NKK même en ayant sous-traité dans cette affaire n'en demeure pas moins personnellement responsable.

Les juges, pour condamner la NKK pour homicide involontaire estiment donc que l'accumulation d'une série de négligences entretenant chacune un lien de causalité avec les dommages permet d'établir l'existence de la faute caractérisée visée par l'Article L121-3 du Code pénal.

La question à se poser est de savoir si cette jurisprudence restera marginale ou si elle confirmera dans les litiges futurs la sévérité du juge français à l'égard des sociétés de classification. Sévérité qui n'est pas forcément la marque de fabrique des autres systèmes juridiques à l'égard des organes classificateurs.

Il convient à présent dans un prochain Chapitre de traiter de la responsabilité des sociétés de classification sous l'œil des juges anglo-américains.

-

⁷⁷JANBON Laetitia, « le naufrage du Number One », D.M.F., Juillet-Août 2006, p 572.

CHAPITRE 2: LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION EN DROIT ANGLOAMERICAIN

Dans ce deuxième Chapitre, nous traiterons de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification telle qu'envisagée par le droit anglais (Section 1) et par le droit américain (Section 2).

Section 1 : Droit anglais

§1) Propos introductifs

Bien que nous ne pourrons pour cette section sur la responsabilité contractuelle des sociétés de classification vue par le droit anglais, nous appuyer sur une quelconque décision de justice, il conviendra néanmoins de s'attacher aux principes de la responsabilité contractuelle dans ce droit et de les adapter aux rapports engageants les sociétés de classification avec leurs clients. En effet, en théorie les sociétés de classification pourraient être contractuellement responsables pour le non-respect de leurs obligations contractuelles d'une part et pour le non-respect de leurs obligations contractuelles implicites (*implied*) d'autre part. Cette responsabilité pourrait alors être retenue si les sociétés n'apportaient pas la preuve de leur obligation de vigilance et de compétence (*care and skill*). De plus, cette responsabilité contractuelle peut en droit anglais être retenue vis-à-vis d'une partie qui n'a aucun rapport avec le contrat⁷⁸, et ce à la condition que la société de classification n'apporte pas le preuve de son non-manquement à son devoir de vigilance vis à vis de son client.

Cela reste malgré tout de la théorie car la pratique ne nous offre que trop peu de matière dans ce domaine.

En effet, le mode de fonctionnement de la responsabilité des experts des sociétés de classification en droit anglais, comme le droit américain que nous analyserons dans une prochaine section, repose sur la preuve de leur conduite négligente. Et la pratique ne laisse que peu de marge de manœuvre pour justement apporter cette preuve d'inexécution des

_

^{78«} Caparo Industries Plc v/ Dickman », HL, 1990, (1989) 2 W.L.R 316.

obligations contractuelles. Dans la plupart des cas, elle est même impossible à rapporter, sauf à plonger pour inspecter l'épave dans l'hypothèse courante où le navire sombre.

En droit anglais, le problème réside dans le fait que la frontière entre responsabilité contractuelle et responsabilité extra-contractuelle (qui sera envisagée dans le Titre suivant) est difficile à établir. Le tout étant de bien définir l'étendue et la portée des conditions d'engagement de la responsabilité de la société de classification.

Notons que depuis la jurisprudence *Hedley Byrne*⁷⁹, il est établi qu'en matière contractuelle, la fourniture de conseil ou d'information erronée engage la responsabilité de celui qui a donné ces informations en cas de décès, de préjudice physique ou en cas de perte financière (*economical loss*). Cette jurisprudence est primordiale pour nous aider à comprendre comment le droit anglais appréhende les questions de responsabilité contractuelle.

§2) Responsabilité de la société de classification pour non respect de ses obligations contractuelles

En règle générale, la *Common Law*, ne cherche pas à imposer par la contrainte l'exécution de son obligation par un débiteur. Plutôt que de mettre l'accent sur le non respect de la parole donnée par la partie en rupture de contrat, la *Common Law* se préoccupe davantage du sort des créanciers d'une obligation non exécutée par un débiteur récalcitrant.

Ainsi, en *Common Law*, celui qui rentre en contrat est supposé garantir qu'il puisse accomplir les obligations de ce contrat, auquel cas s'il ne pouvait le faire, il en serait tenu responsable et cela même sans faute de sa part (*strict liability*).

Les sociétés de classifications sont débitrices d'un certain nombre d'obligations contractuelles envers leurs clients, ce dernier n'ayant pour obligation de payer les honoraires de cocontractant classificateur.

Si la société de classification ne respecte pas ses obligations, elle sera tenue pour responsable pour les dommages résultants de cette inexécution et ce indépendamment de la faute commise.

Les diverses obligations dépendant du contrat, ce dernier doit donc être interprété avec soin. Les différentes obligations contractuelles auxquelles sont soumises les sociétés de classification sont nombreuses et sont soumises à la liberté contractuelle. Il serait inutile de vouloir les énumérer d'autant plus que nous les avons brièvement traitées en introduction. Il

_

 $^{^{79} \}times$ Hedley Byrne & Co v/Heller & Partners », HL, 1963, (1963), 2 All E.R. 575.

est toutefois possible d'énumérer et d'ordonner selon les principes de la *Common Law* les différents cas d'inexécution au contrat de classification possibles de la part de la société de classification.

Nicolai Lagoni dans son œuvre sur la responsabilité des sociétés de classification⁸⁰ en établie une liste.

Premièrement, la société de classification peut manquer à ses obligations en causant un préjudice direct à son cocontractant (*direct causation of harm*). L'exemple pris par l'auteur est celui de l'expert de la société de classification qui ferait tomber un objet dans un des moteurs du navire et qui provoquerait par la suite son naufrage.

Ensuite, il y a le dommage causé de façon indirecte par la société de classification, le dommage n'étant pas alors dû en totalité à l'action de cette dernière. L'exemple typique est celui où la société de classification certifie une composante du navire sans que cette certification ne se fasse en accord avec le Règlement de la société. Ainsi, la mauvaise certification de la coque ou du moteur ne provoquera pas de façon directe le naufrage du navire, la pollution causée par le navire ou encore le décès d'un marin, mais y contribuera dans l'hypothèse où l'un de ces malheureux cas de figure se présentait, à condition de prouver encore une fois la négligence de la société. La *negligence* du droit anglais est pour nous juristes civilistes difficile à définir. Toutefois *l'Unfair Contract Terms Act* de 1977⁸¹, que nous traiterons par la suite dans un dernier Chapitre, définie celle-ci comme une violation de toutes obligations découlant de dispositions expresses ou implicites (*implied*) d'un contrat de prendre les précautions raisonnables ou d'agir avec une habileté raisonnable dans l'exécution d'un contrat.

Ensuite, vient le comportement fautif de la société de classification (negligent behaviour) qui la rendra responsable contractuellement envers son client. Quand une cote est accordée à un navire sous certaines conditions, celles-ci peuvent être révoquées si la situation factuelle qui a amené à l'imposition de ces conditions n'est plus la même. Ainsi, si un navire s'est vu délivré une cote à la seule condition qu'il n'opère qu'en navigation côtière et que la société de classification ne maintienne plus ses conditions et que le navire soit ainsi autorisé à la navigation hauturière et qu'un dommage survienne; la société de classification serait responsable du fait de ne pas avoir recommandé les adaptations nécessaires au navire.

-

⁸⁰LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007.

⁸¹UCTA 1977.

La dernière catégorie concerne la responsabilité contractuelle de la société de classification du fait du non respect de son Règlement. En effet ce Règlement est comme nous l'avons vu d'une importance cruciale pour la société de classification. Le Règlement doit être interprété comme le contrat de classification ; c'est d'ailleurs ce que soutient Nicolai Lagoni en disant que « the rules are part of the contract » 82. A notre sens, la société doit être responsable de ses règles. La société de classification se doit d'adapter en permanence ses règles et a fortiori son Règlement avec l'évolution des méthodes de construction des navires, aux spécificités de la construction des navires propres à chaque chantier selon les pays. On ne construit pas un porte-conteneurs de la même manière sur les chantiers d'Inchon en Corée du Sud qu'à Turku en Finlande. Ainsi, la société de classification est tenue de mettre en accord tous ces paramètres avec son Règlement et ce, dans un délai convenu, le but étant d'œuvrer pour toujours plus de sécurité.

§3) Obligation contractuelle implicite d'exercer un soin raisonnable

Au cas où l'engagement entre les parties au contrat de classification serait peu clair et au cas où le Règlement de la société de classification ne spécifierait pas tous les paramètres de classification, la *Common Law* a prévu le contrat implicite (*implied contract*). Dans ce dernier, la société de classification doit effectuer ses prestations comme s'il s'agissait d'un contrat parfaitement établi, avec le soin/vigilance et la compétence raisonnable (*with reasonnable care and skill*).

Ce standard de soin et de compétence raisonnable est déterminé en fonction des standards propres à chaque profession. Concernant les sociétés de classification, ce standard de vigilance et de compétence est calqué sur celui que les autres organes de classification sont sensés adopté.

Une action en responsabilité contractuelle contre une société de classification ne pourra aboutir que si celle-ci n'a pas respecté, n'a pas appliqué ce standard que l'on pouvait attendre d'elle en tant que société de classification ordinaire.

Ne disposant d'aucune base ni disposition concrète pour établir ce fameux standard, la pratique a imposé de se référer aux normes établies par les conventions internationales de l'OMI concernant les sociétés de classification.

⁸²LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p.63.

Le droit anglais impose pour rechercher la responsabilité de la société de classification à travers l'action de leurs experts (*surveyors*) que la preuve de sa conduite négligente, à savoir le non respect de son obligation de vigilance et de compétence à l'égard de son cocontractant soit rapportée. Dans la pratique maritime cela peut-être très difficile, connaissant les circonstances dans lesquelles peuvent parfois faire naufrage un navire. Ces difficultés expliquent pourquoi la responsabilité contractuelle des sociétés de classification est très complexe à mettre en œuvre et explique aussi pourquoi selon nos dernières recherches il n'y a pas de *case law* appropriée dans ce domaine.

Le droit américain est très similaire du point de vue de la responsabilité contractuelle au droit anglais, à la différence qu'il a su développer à travers sa jurisprudence un concept qui comme nous le verrons défi depuis un certain temps la responsabilité contractuelle des sociétés de classifications aux Etats-Unis.

Section 2 : Droit américain

Dans cette seconde section consacrée à la responsabilité contractuelle des sociétés de classification en droit américain, il nous faudra tout d'abord établir, considérant la nature constitutionnelle particulière des Etats-Unis d'Amérique le droit applicable aux litiges traitant des sociétés de classification (§1). Ensuite nous introduirons une particularité du droit américain, la *Ryan Doctrine* (§2), puis nous nous concentrerons sur la riche jurisprudence maritime américaine en matière de responsabilité contractuelle des sociétés de classification (§3).

§1) Société de classification et fédéralisme

Encore une fois, d'un point de vue strictement théorique, la responsabilité contractuelle des sociétés de classification envers ses différents clients peut être soit soumise au droit fédéral ou aux droits des Etats fédérés, ceux-ci disposant de leur propre droit civil et d'une jurisprudence bien établie.

Cependant, et c'est de la nature particulière du système constitutionnel américain, si un contrat de classification était qualifié de contrat maritime, c'est le droit fédéral qui trouverait à s'appliquer. Selon la jurisprudence *CTI-Container*, un contrat maritime est un contrat « *relatif*

au navire, à son utilisation en tant que tel, au commerce, à la navigation sur les eaux navigables, au transport maritime ou aux conditions de travail des gens de mer »⁸³.

Le contrat de classification doit donc être considéré comme un contrat maritime de par sa nature, car il est avant tout un contrat commercial touchant à une activité maritime, le droit fédéral devant alors s'appliquer.

Concernant, le contrat passé entre la société de classification et l'armateur, l'inspection du navire est faite dans le but, comme nous l'avons précisé à de maintes reprises de vérifier si le navire est conforme avec le Règlement de la société effectuant l'inspection et avec les Conventions Internationales sur la sécurité maritime.

Le contrat passé entre une société de classification et un chantier naval découle de la qualification de la nature du contrat passé entre le chantier et l'armateur, car le second découle obligatoirement selon nous du premier. Ainsi selon l'arrêt de 1857, *People's Ferry Co v/ Beers* est un contrat maritime le contrat passé entre un armateur et un chantier naval pour la construction d'un navire, ce qui par extension confère au contrat passé entre société de classification et un chantier un caractère forcément maritime et donc fédéral.

Voyons maintenant la *Ryan Doctrine*, spécificité du droit américain et créateur de contentieux à travers l'affaire *Ryan Stevedoring*, qui a initié cette doctrine contractuelle particulière.

§2) Inexécution des obligations contractuelles, la Ryan Doctrine où garantie de la Workmanlike Performance

Le droit américain de la responsabilité à la différence du droit anglais a développé différentes techniques issues de sa pratique jurisprudentielle dans le but de se donner un outil supplémentaire dans la délimitation de la responsabilité des parties en matière contractuelle et extra-contractuelle. Ainsi, le droit américain pour faire face à la difficulté de rapporter la preuve de l'inexécution par les sociétés de classifications de leurs obligations contractuelles de part leur conduite négligente, a tenté d'imposer une responsabilité sans faute (*strict liability*) à ces dernières. Responsabilité basée sur l'application de la *Ryan Doctrine* issue de la *implied warranty of workmanlike performance*.

⁸³ « CTI-Container Leasing Corp v. Oceanic Operations Corp », USCA 2nd Circ, 1982, trouvé dans : LAGONI Nicolai, The Liability of Classification Societies, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p.70.

a) l'Affaire « Ryan Stevedoring »⁸⁴

L'Affaire *Ryan Stevedoring* n'est pas une affaire qui concerne directement les sociétés de classification, mais une société de manutention. L'intérêt de cette affaire, outre le fait qu'elle ait terminé dans le *docket* des neuf juges suprêmes de Capitol Hill à Washington D.C., est qu'elle instaure une responsabilité de plein droit aux sociétés de manutention portuaire. Comme nous le verrons dans la dernière partie de cette section consacrée au droit américain, et sans déflorer celle-ci, il est difficile d'imposer cette doctrine aux organes classificateurs.

Une société de manutention portuaire, la Ryan Stevedore Compagny, bien implantée dans les ports américains de la Côte Est, accepta, sans avoir signé de contrat formel avec l'armateur, d'exécuter toutes les prestations de services découlant de la profession de manutentionnaire portuaire. Après avoir chargé un navire à Georgetown, la Ryan participa également à son déchargement sur les quais du port de Brooklyn à New-York. Durant le déchargement un manutentionnaire fut blessé par la chute d'un rouleau à papier mal arrimé par sa société lors du chargement à Georgetown.

L'ouvrier manutentionnaire fut indemnisé par la compagnie d'assurance de la Ryan sous le régime de la *Longshore Harbor Workers Compensation Act*⁸⁵ qui permet à un ouvrier maritime travaillant à terre d'obtenir une indemnisation monétaire ou des dommages-intérêts contre son employeur, et ce sans même qu'un contrat entre un armateur et la société de manutention ait formellement existé.

Sur le plan judiciaire, l'ouvrier assigna l'armateur devant la Cour Suprême de l'Etat de New York au motif que la marchandise n'était pas arrimée de manière sûre, ce qui a immanquablement mis le navire en état d'innavigabilité. L'arrimage des marchandises transportées étant un facteur de navigabilité du navire. Après que le manutentionnaire ait été largement indemnisé, l'affaire se termina après de multiples rebondissements d'ordre procédural, devant la Cour Suprême des Etats-Unis.

Cette dernière décida que la société de manutention devait rembourser l'armateur pour les dommages causés par son propre arrimage défectueux et ce même si l'armateur est le responsable final de l'arrimage final de la marchandise.

La Cour Suprême se base, sur le fait que la société de manutention à de son obligation contractuelle de manutention portuaire, l'obligation d'arrimer la marchandise à traiter pour chaque navire de façon convenable et sûre.

⁸⁴« Ryan Stevedoring Co v. Pan-Atlantic S.S. Corp », USSC, 1956, 350 U.S. 124.

⁸⁵ LHWCA

C'est cela que l'on appelle la « *warranty of workmanlike performance* ». Michel Ferrer compare cette garantie à celle qui impose aux fabricants de garantir la solidité des produits manufacturés⁸⁶.

Cette garantie de *workmanlike performance* implicite, car c'est ce qu'elle est, implicite, fonde la *Ryan Doctrine*. Elle instaure une responsabilité de plein droit/sans faute à la charge du prestataire de service dès que l'existence d'un contrat et d'un dommage est prouvée.

Les armateurs comme nous allons maintenant le voir, ont souhaité appliquer la *Ryan Doctrine* aux sociétés de classification. Voyons donc maintenant la réponse des juges américains.

§3) Jurisprudences pertinentes

A travers ces trois affaires nous tenterons de comprendre la réponse apportée par les juges américains à la responsabilité contractuelle des sociétés de classification, avec une première affaire de principe (a), suivie par l'Affaire polémique du *Sundancer* (b) et par une critique de cet arrêt à travers l'Affaire de l'*Interore III* (c).

a) L'Affaire du « M/V Tradeways II »⁸⁷

Le *Tradeways II* construit en 1944, classé au Bureau Veritas en 1964 fut soumis à un contrôle spécial du Bureau Veritas en septembre 1965, sombra dans l'Océan Atlantique avec les onze membres de son équipage et la totalité de sa cargaison dans son voyage entre Anvers et New York.

Outre la terrible disparition de l'équipage du *Tradeways II*, ce qui rend cette affaire intéressante factuellement c'est l'intervention de son organe classificateur. Revenons en septembre 1965 lors du contrôle annuel du Bureau Veritas sur le navire, contrôle qui portait sur la coque du navire en particulier et au cours duquel aucun défaut ne fut relevé. Quelques semaines après ce premier contrôle du Bureau Veritas, l'affréteur du navire a commandé auprès de la société de classification française un second contrôle, dit « *On Hire* ». Lors de ce contrôle, les experts ont découvert un certain nombre d'anomalies et de défectuosités se trouvant au niveau des cales inférieures du *Tradeways II*. La cote fut donc suspendue et le certificat de classe retiré. Des réparations furent donc entreprises. Néanmoins l'ossature du

⁸⁶FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.192.

⁸⁷« Great American Insurance Co v. Bureau Veritas », USDC, SDNY, 1972, 478 F. 2d 235 (2d Cir. 1973).

réservoir de la cale N°1, relevée comme défectueuse, ne fut pas réparée, et certaines réparations qui auraient dû être faites ont été repoussées car elles ne furent pas jugées urgentes et furent remises au prochain contrôle annuel, qui n'eut pas lieu.

Le *Tradeways II* prit la mer malgré tout. Durant tout le voyage l'équipage dû pomper l'eau qui envahissait la chaufferie du navire, et c'est par gros temps, la nuit du naufrage que se produisit l'envahissement total de la cale défectueuse et des cales 2 et 3. Moins de deux heures après l'envahissement de la première cale, le navire sombra avec une partie de son équipage.

Sur le plan judiciaire, la compagnie d'assurance Great American demanda réparation au Bureau Veritas du fait que la société de classification, en dépit de ses inspections et contrôles rapprochés sur le *Tradeways II* n'a pu garantir la navigabilité de ce dernier. De ce fait, la partie plaignante estime que le Bureau Veritas n'a pas respecté sa garantie de *workmanlike performance*, en d'autres termes il n'a pas respecté ses obligations contractuelles que la Great American estimait dues.

La Cour Fédérale de District Sud de l'Etat de New York jugea que les plaignants n'ont pas apporté la preuve que l'ossature de la cale N°1 supposée défectueuse n'ait pas joué son rôle protecteur et aurait ainsi permis l'envahissement de celle-ci par les eaux de l'Atlantique. De plus, les juges retiennent également que les plaignants n'ont pas prouvé avec satisfaction que l'absence de réparations qui auraient dû être faites sur certaines composantes du Tradeways II, mais qui ont été décalées, à contribué à créer un état d'innavigabilité du navire, qui a par la suite causé sa disparition dans l'Océan. Pour les juges fédéraux il n' y a pas de lien de causalité (causal link) en l'espèce entre l'action de la société de classification et le naufrage du Tradeways II. De plus, les juges new-yorkais rejettent totalement l'application de la Ryan Doctrine dans ce cas en précisant que « contrairement aux sociétés de manutentions portuaires et aux sociétés de réparations de navires, les organismes classificateurs sont, par nature, incapables de réparer ou d'éliminer les défectuosités ou les risques dont elles-mêmes ou d'autres seraient la cause (...) et que tout ce que peut faire un expert d'une société de classification est d'observer de signaler tout ce que ses inspections révèlent». Et aux juges de rappeler que la charge de la navigabilité du navire repose sur l'armateur ou l'affréteur du navire « sauf s'il y a une bonne raison de faire glisser cette responsabilité sur une autre partie ».

L'Affaire du *Tradeways II*, fut la première affaire dans laquelle une société de classification fut mise en cause du fait de sa responsabilité contractuelle aux Etats-Unis. Cette affaire traitée *in fine* par le Tribunal de District Sud de New-York fut la pierre angulaire de toutes les décisions à venir traitant de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification. En effet, c'est cet arrêt qui selon Nicolai Lagoni servit de référence pour nombre de décisions américaines à venir⁸⁸.

Ainsi, c'est dans cet arrêt que fut établi le principe qu'une société de classification ne saurait être responsable de la navigabilité d'un navire, car elle ne peut se substituer à l'armateur. Les juges de la District Court justifient ce principe en précisant que la société de classification n'exécute aucune prestation matérielle qui puisse occasionner une atteinte à la navigabilité du navire et surtout elles ne créent dès lors aucune situation dangereuse pour la sécurité maritime. Il est ainsi clair qu'appliquer la *Ryan Doctrine* à une société de classification, à savoir lui imposer une responsabilité sans faute serait permettre à l'armateur ou à l'affréteur du navire de rejeter son obligation première qui est de fournir son navire en bon état de navigabilité. Nicolai Lagoni quant à lui souligne le fait qu'une société de classification ne saurait être tenue responsable contractuellement vis-à-vis d'un armateur sur la question de la navigabilité du navire car ce n'est pas le rôle de la société de classification que d'assurer cet état. En effet, selon cet auteur la société « doit seulement se borner à contrôler le fait que le navire répond aux différentes règles établies par la société de classification dont le seul but est la sécurité du navire » et à l'auteur d'ajouter « pas plus, pas moins » 89.

Le tout selon Lagoni est de ne pas interpréter les règles des sociétés de classification comme une garantie de navigabilité du navire ou comme des standards de sécurité infaillible⁹⁰.

La société de classification fait de son mieux pour établir tous les défauts d'un navire qu'elle contrôle et demande/recommande par la suite les réparations nécessaires pour corriger ces défauts ou autrement suspend la classe du navire et lui retire sa cote. En effet, il est important de noter, et cela ressort de l'analyse de la jurisprudence *Tradeways II*, qu'une société de classification est incapable, inapte, de rectifier les défauts du navire et comme précisé, elle ne peut que les mentionner à l'armateur qui prendra alors ses dispositions par la suite.

Partant de ce postulat et suivant l'analyse des juges dans cette affaire, la société de classification serait uniquement responsable dans le cas ou ayant connaissance des défauts

⁸⁸LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p. 78.

⁸⁹*Idem*, p. 79.

⁹⁰Ibid.

d'un navire, elle lui maintenait tout de même sa classe et qu'un dommage se produise par la suite.

b) L'Affaire du « Sundancer » 91

Dans un deuxième temps, il s'agira de traiter de la fameuse et controversée Affaire *Sundancer* qui agite toujours la doctrine tant la solution semble controversée pour les uns partisans de la responsabilité des sociétés de classification et parfaitement justifiée pour ceux qui justement décrient cette responsabilité.

Tout commence le 14 juin 1984 quand l'ABS délivra au *Sundancer*, navire à passagers de luxe son certificat de classification et ses certificats internationaux de sécurité (certificats statutaires) pour le compte de l'Etat Bahamien, Etat du pavillon du *Sundancer*. Deux semaines plus tard, le *Sundancer* heurta des rochers se trouvant juste sous la surface et fit naufrage dans le Pacifique Nord non loin des côtes canadiennes, ce qui permit d'évacuer relativement sans problèmes les 500 passagers se trouvant à bord malgré quelques blessures superficielles pour certains.

La Compagnie armant le *Sundancer*, la Sundance Cruises Corporation admit sa responsabilité quant au fait que le capitaine du navire avait heurté un rocher, mais estime néanmoins que le navire n'aurait pas coulé si la société de classification n'avait pas omis de détecter et de signaler les différents défauts qui ont affecté l'étanchéité du navire de croisière. En effet, avaient été détectés lors de l'opération de classification du 14 juin 1984, des trous dans une cloison qui faisaient que l'eau se trouvant derrière n'était pas compartimentée et se déplaçait sans cesse affectant la stabilité du navire. Avait aussi été détectée lors de cette certification, l'absence de clapet de non-retour dans le système d'évacuation des eaux usées, ce qui constitue ici une violation de la Convention SOLAS.

L'armateur a donc assigné l'ABS devant la Southern District Court of New-York pour diverses fautes et négligences commises lors de la transformation du Sundance en navire de luxe sur un chantier suédois.

Le 31 juillet 1992, cette Cour conclut à l'irresponsabilité de l'ABS dans le naufrage du *Sundancer*. Décision confirmée par la Court of Appeal for the Second Circuit le 15 octobre 1993.

⁹¹« Sundance Cruises Corp v. American Bureau of Shipping », USDC, SDNY, 1992, 799 F.Supp. 363 (SDNY 92)

Cette affaire est probablement la plus marquante pour ce qui est de la responsabilité contractuelle des sociétés de classification.

Les juges new-yorkais rappellent tout d'abord dans cette affaire que l'armateur est responsable de la navigabilité de son navire, ce qui implique que le certificat de classification du navire ne saurait être pour lui une garantie de bonne construction du navire. Le juge new-yorkais rappelle qu'une prestation d'une société de classification, se résumant à une visite de navire (avec sa surveillance, avis et conseil) est par essence une prestation immatérielle et même si elle est mal exécutée, et qu'elle engendre des dommages au navire, une prestation de classification n'est pas matérielle car elle ne porte pas sur des éléments concrets. A ce titre, pour ses prestations une société de classification ne peut pas être responsable de l'innavigabilité d'un navire.

Ensuite, même si nous ne traiterons pas ce point dans notre mémoire, les juges fédéraux du District Sud de l'Etat de New York ont déclaré que l'ABS était protégé par l'immunité de juridiction conférée par l'Etat du pavillon, pour sa prestation de classification SOLAS pour le compte du gouvernement bahamien. Ce point néanmoins n'est pas évident car l'ABS lui même ne l'a pas soulevé et jamais cette question n'a fait l'objet d'une quelconque décision de justice au Bahamas.

Comme nous le verrons dans l'Affaire suivante de l'*Interore* III, l'énorme écart entre les honoraires perçus par l'ABS à savoir 85 000 \$ pour sa prestation du 14 juin 1984 sur le *Sundancer* et le montant des dommages réclamés par Sundance soit 264 millions de dollars, est la preuve pour les juges américains que le naufrage du *Sundancer* n'était pas le résultat voulu de la classification. Une telle responsabilité serait considérée comme disproportionnée au regard de la mission de la société de classification et comme pour l'Affaire précédente du *Tradeways II* ne correspondrait pas à l'intention des parties. Philippe Boisson précise que « l'industrie de la classification ne pourrait exister sous de telles conditions qui lui feraient assumer les risques normalement couverts par l'assureur » ⁹².

Les juges poursuivent en précisant une fois de plus que c'est l'armateur qui est responsable in fine des diverses activités qui sont menées sous son contrôle sur son navire. En l'espèce, il convient de préciser que la compagnie Sundance, avait le contrôle sur la transformation du navire qui eut lieu en Suède et avait également le contrôle sur les diverses réparations effectuées sur le navire, ce que n'avait pas l'ABS.

⁹²BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

L'ABS, selon la Cour, ne devait aucune garantie de *workmanlike performance*, soit de garantie implicite de performance engageant la responsabilité sans faute de la société de classification à l'égard de Sundance. Ainsi, la *Ryan Doctrine* ne peut s'appliquer en l'espèce, car le contrat de classification ne mentionnait pas que l'ABS allait effectuer des modifications importantes sur le navire. Ainsi les juges concluaient et confirmaient que la *Ryan Doctrine* ne saurait s'appliquer en matière de classification, car il est tout simplement impossible selon eux de faire admettre des obligations implicites de performances à une société de classification, pour des actes, rappelons-le qui sont de nature immatérielle.

Les juges du Southern District du « *Liberty State* » ⁹³, ont également relevé que l'armateur n'a pas demandé à l'ABS de lui fournir des informations spécifiques sur la classification de son navire. En effet, les magistrats dénotent que les obligations contractuelles d'un organe classificateur à l'égard de son client armateur son restrictives, cela impliquant que l'accusation de négligence à l'encontre de l'ABS ne peut être fondée. Ainsi la responsabilité contractuelle de l'ABS n'aurait pu être retenue que si Sundance apportait premièrement, la preuve d'une faute commise dans l'exécution des prestations prévues au contrat de classification et deuxièmement prouver que cette faute contractuelle aurait provoqué le naufrage et enfin apporter le lien de causalité entre la faute et le dommage. Sundance n'a pas apporté ces preuves selon la Cour.

Néanmoins Sundance arguait que l'ABS n'avait pas respecté les obligations de son contrat de classification en ne détectant pas certaines défectuosités affectant l'étanchéité du *Sundancer*. La Cour n'estime pas ce point pertinent dans le sens où les juges font valoir le fait que le Det Norske Veritas, le Lloyd's Register, l'Administration Maritime du Royaume de Suède et les Gardes-Côtes canadiens ne se sont eux-mêmes pas aperçus de ces défectuosités.

Ainsi pour la Cour, Sundance n'a pas réussi à prouver et à démontrer avoir souffert d'un quelconque dommage découlant de la classification de ses navires par l'ABS.

.

⁹³ Surnom donné à l'Etat de New-York.

c) L'Affaire de l' « Interore III » 94

Cette affaire qui ne concerne pas à proprement parler les sociétés de classification, peut toutefois être considérée comme le miroir de l'Affaire du *Sundancer*, en ce qu'elle en prend, selon nous, le contre-pied parfait. En effet, bien que le cas de *l'Interore III* ne concerne pas les sociétés de classification, elle concerne néanmoins une activité proche de la classification, à savoir l'expertise marchandise.

Il s'agissait dans cette affaire de la mise en cause de la Société Générale de Surveillance⁹⁵ du fait de l'inspection négligente de l'un de ses experts (*surveyors*).

En l'espèce, un chargeur a assigné la SGS qu'il avait auparavant sollicité par contrat pour que cette société puisse inspecter les cales de *l'Interore III* qui devait par la suite transporter du fertilisant de Suède jusqu'en Nouvelle-Zélande. Bien que l'équipage de *l'Interore III* n'ait pu lui-même nettoyer complètement les cales du navire des grains d'orge qui restaient d'un précédent voyage, l'inspecteur de la SGS a certifié les cales comme étant propres, sèches et prêtes à charger une nouvelle cargaison, en l'occurrence du fertilisant⁹⁶.

Au déchargement en Nouvelle-Zélande, les services sanitaires néo-zélandais du Ministère de l'Agriculture et des Pêches ont établi que le fertilisant avait été contaminé par de l'orge et en ont ainsi interdit le débarquement à terre. Les tentatives visant à vendre la marchandise en Australie et en Asie du Sud Est ayant échouées, la cargaison a finalement trouvé acquéreur en Belgique. Le plaignant a évalué son préjudice à environ 960 000 \$, somme qu'il entend récupérer auprès de la SGS.

La Cour d'appel du 2^{ème} Circuit a d'emblée précisé, que l'obligation contractuelle de la SGS, prestataire de service, due au chargeur lésé se basait sur l'inspection de la cale et donc sur un contrat. Les juges dès lors s'empressent d'écarter toute responsabilité extra-contractuelle de la SGS.

En effet, la SGS assume parfaitement les conséquences de l'inspection négligente effectuée par l'un des ses *surveyors* et reconnaît donc sa responsabilité dans cette affaire.

La Cour dénote que bien qu'il y ait une grande différence entre le montant du préjudice subi par le chargeur et les honoraires perçus par la SGS pour procéder à l'inspection des cales, cette dernière est une organisation professionnelle bien établie avec un réseau d'experts dans le monde entier et que de par son comportement négligent, il convenait de faire droit au plaignant dans son action contre la SGS.

⁹⁶Les cales sont balayées après le déchargement de la cargaison afin qu'elles soient prêtes à recevoir de nouvelles marchandises. Bien souvent les Chartes-parties comportent une clause de balayage.

 $^{^{94}}$ « International Ore and Fertilizer Corp v. SGS Control Service Inc. », USCA 2^{nd} Circ, 1994, 743 F.Supp. 250. ^{95}SGS .

Bien que la classification et l'inspection/certification marchandises soient deux professions différentes, la comparaison faite par la Cour d'appel du 2^{ème} Circuit entre l'Affaire du *Sundancer* et l'Affaire *Interore III* semble parfaitement pertinente.

La Cour d'appel fédérale base sa comparaison sur la faiblesse, dans les deux cas, des honoraires perçus par la partie forte au contrat, à savoir le prestataire de service, l'ABS et la SGS. Le premier pour sa mission de classification et le second pour sa mission d'inspection des cales. Dans les deux cas, les honoraires perçus étaient très faibles en comparaison avec les montants demandés par la suite par les plaignants.

Dans l'Affaire de *Interore III*, la Cour d'appel base son argumentation pour condamner la SGS en ce que la responsabilité de celle-ci ne saurait dépendre du montant des honoraires perçus et qu'ainsi, elle ne peut limiter sa responsabilité par des honoraires peu élevés et n'avait qu'à justement augmenter le prix de ses prestations en fonction de la marchandise inspectée.

Si par analogie nous transposions cette solution jurisprudentielle à la responsabilité contractuelle des sociétés de classification et à l'Affaire du *Sundancer* notamment, l'allégation comme quoi les honoraires faibles imposeraient en matière de classification, l'acceptation par les parties à ce type de contrat, une responsabilité de l'organe classificateur traduite en fonction de la somme encaissée à son client, à savoir très limitée, ne tient tout simplement pas. La condamnation de la SGS le prouve parfaitement. Sur ce point, la solution du *Sundancer* n'en est que plus critiquable.

La Cour d'appel tente de justifier son approche différente dans des affaires pourtant similaires sur de nombreux points en opposant justement la prestation de classification et d'expertise marchandise.

Dans l'Affaire du *Sundancer* les juges d'appel soutiennent que la classification d'un navire est un acte purement assurentiel⁹⁷, et qu'ainsi la différence entre les honoraires perçus par la société de classification et le préjudice subi par le plaignant révèle que les parties au contrat de classification n'ont pas prévu le risque d'une telle responsabilité et qu'ainsi la société de classification ne saurait être contractuellement responsable. Cela est une simplification

48

⁹⁷Ce qui a d'ailleurs fait dire à Georges Pratt Circuit Judge dans l'Affaire du Sundancer, que le « but de la classification n'était pas de garantir la sécurité maritime, mais de permettre à l'armateur de bénéficier de taux d'assurance favorable à un navire classé », « the purpose of the classification certificate is not to guarantee safety, but merely to permit Sundance to take advantage of the insurance rates available to a classed vessel ».

honteuse de la mission et du rôle des sociétés de classification, qui sont avant tout des acteurs de la sécurité maritime.

Alors que dans l'Affaire *Interore III*, le but de l'inspection était précisément de garantir que la cale du navire soit apte à recevoir une nouvelle marchandise et qu'il n'y avait pas d'autre raison de procéder à une telle inspection et cela quel que soit le montant de cette dernière.

Pourtant selon Nicolai Lagoni, un certificat de classification n'a pas qu'un but cyniquement assurentiel, il a également une utilité dans la sécurité maritime et sert à renseigner le public sur l'état d'un navire, et le fait qu'une certaine inspection de classification soit faite « on hire », spécialement à la demande de l'armateur ou de l'affréteur rapproche la classification de l'inspection marchandise effectuée par le *surveyor* de la SGS, elle aussi effectuée « on hire » et sert aussi à renseigner un certain nombre de personnes ⁹⁸.

Cette approche, il est vrai critique de la décision *Sundancer* complique sur certains points l'argumentation qui veut que la société de classification ne soit pas responsable sur le plan contractuelle.

Ainsi, cette Affaire *Interore III* prend le contre-pied de l'Affaire *Sundancer* car nous estimons que l'argumentation basée sur le fait que deux professions similaires et ayant d'une certaine manière une finalité également similaire ne rend pas cohérente la décision *Sundancer* qui ne rend pas responsable l'ABS pour manquement à ses obligations contractuelles.

Pour conclure sur la jurisprudence américaine nous voyons clairement qu'elle refuse d'appliquer la *Ryan Doctrine* aux sociétés de classification du fait de leurs prestations, car comme le souligne Ferrer, « cela aboutirait à leur transmettre la responsabilité de la navigabilité du transporteur », qui ne doit reposer que sur les épaules de l'armateur selon cette jurisprudence et ne saurait ainsi être partagée. Ainsi les juges américains notamment dans les Affaires *Tradeways II* et *Sundancer* ne peuvent concevoir que l'exécution de leurs obligations contractuelles, à savoir l'exécution d'un certain nombre de prestations, immatérielles par nature, puisse supposer de la garantie de navigabilité d'un navire et ainsi enclencher la responsabilité des sociétés de classification en cas de naufrage ou autre dommage. Comme nous l'avons vu les juges fédéraux américains semblent réticents à condamner les sociétés de classification du fait de leurs activités et semblent ne pas apprécier, et le montrent avec

49

⁹⁸LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, pp.93-94.

parfois une argumentation hésitante, les recours contre les sociétés de classification. En effet, selon ces derniers, ces recours auraient pour unique but de faire endosser aux sociétés un rôle d'assureur des navires qu'elle inspectent et classifient.

Comme nous le verrons dans le dernier Chapitre de ce premier Titre, les sociétés de classification peuvent écarter l'engagement de leur responsabilité contractuelle par des clauses insérées dans le contrat de classification (Règlement ou Conditions générales de la société de classification).

CHAPITRE 3 : LES CLAUSES EXONERATOIRES ET LIMITATIVES DE RESPONSABILITE

Pourrait-on envisager de traiter de la responsabilité contractuelle sans consacrer un Chapitre à ce qui fabrique le contrat, à ce qui le façonne, à savoir les clauses exonératoires et limitatives de responsabilité⁹⁹?

Nous ne pouvions effectuer ce travail sans aborder ces clauses tant il semble qu'elles fondent la notion de contrat et son économie. Dans le présent Chapitre c'est de leur validité uniquement que nous parlerons, dans les contrats de classification et ce de façon comparative.

C'est le CMI dans son rôle unificateur et harmonisateur du droit maritime qui a développé et élaboré la pratique des clauses limitatives et exonératoires de responsabilité dans les domaines du commerce international et du transport maritime. Ces clauses connurent un formidable développement sous la présidence de l'avocat maritimiste belge Albert Lilar.

Ces clauses, par principe, sont établies à l'initiative des parties au contrat qui par ce biais définissent leurs diverses obligations avec *in fine* leur régime de responsabilité.

Avec la pratique, les sociétés de classification ont elles aussi inséré des clauses de non responsabilité dans les contrats entre elles et leurs clients.

Comme précisé précédemment, les clauses de non responsabilité sont en matière de classification insérées dans les Conditions Générales ou dans le Règlement de la société, ce qui est en fait la matérialisation du contrat.

Ainsi, l'Article 5 des Conditions Générales du Bureau Veritas précise que « la Société (le Bureau Veritas) est un prestataire de service assujetti à une simple obligation de moyen (...). 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 » 100.

Dans le présent Chapitre nous nous attacherons à la validité de ces clauses exonératoires de responsabilité sous l'œil du juge français (Section 1), anglais (Section 2) et américain (Section 3).

100ZAVOREO Zeljana, *Le Rôle des Sociétés de Classification : l'exemple du Bureau Veritas*, Mémoire, Master 2 Droit Maritime et des Transports, Aix-Marseille III, 2004, p.60.

⁹⁹Pour les clauses limitatives de responsabilité, les clauses du CMI prévoient pour les sociétés de classification une limitation de l'indemnisation à 10 fois les honoraires perçus ou à 3 millions de DTS en cas de faute prouvée.

Section 1 : Droit français

Aucun texte en droit français ne vient régir la validité des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité. C'est la jurisprudence uniquement qui traite de ces questions. Evolutive, la jurisprudence française admet aujourd'hui les clauses de non responsabilité insérées dans les contrats de classification, même s'il n'en a pas toujours été ainsi. Ces clauses en droit français et selon la prescription de l'Article 1165 du Code civil, «... n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes; elles ne nuisent point aux tiers... » et sont donc des éléments purement rattachés à la responsabilité contractuelle.

D'une manière générale et jusqu'au milieu du XIX^{ème} Siècle, « un débiteur contractuel ne peut s'exonérer par avance de son incurie » ¹⁰¹.

Michel Ferrer explique que les juges français ont évolué vers une plus grande tolérance vis à vis de ces clauses à la faveur de la Révolution Industrielle, car « la stipulation d'une telle clause permet d'encourager certaines techniques » ¹⁰² et par conséquent du progrès. Mais ce n'est qu'en 1948 que la validité de la clause exonératoire de responsabilité fut pleinement admise avec l'objectif attendu d'exonération complète du débiteur de l'obligation contractuelle qu'il n'a pas honoré ¹⁰³.

Mais, c'est en fonction de la gravité de l'inexécution du débiteur, que la validité de ces clauses sera appréciée. Le principe veut que ces clauses soient annulées en cas de faute intentionnelle ou de faute dolosive¹⁰⁴, mais elle reste néanmoins valable en cas de faute légère du débiteur. Les clauses exonératoires de responsabilité sont également invalidées en cas de faute lourde du débiteur lors de son contrat¹⁰⁵. La validité de type de clause est également écartée en cas de faute inexcusable¹⁰⁶ du débiteur lors de l'exécution de sa prestation.

¹⁰¹C.cass, Ch.Req, 21/01/1807.

¹⁰²FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.204.

¹⁰³C.cass, Ch.soc, 03/08/1948.

¹⁰⁴Le dol est ici analysé comme étant le refus volontaire d'exécuter son obligation contractuelle (C.cass, Ch.civ 1, 04/02/1969).

¹⁰⁵La faute lourde étant une « négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a accepté » (C.cass, Ch.com, 26/02/85).

¹⁰⁶L'Article 25 de la Convention de Varsovie précise que la faute inexcusable est caractérisée par un « acte ou omission du transporteur ou de ses préposés fait, témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait très probablement ».

Analysons maintenant le point de vue de la jurisprudence française sur la validité des clauses limitatives ou élusives de responsabilité dans les contrats de classification.

C'est en 1876 que les tribunaux français se sont prononcés pour la première fois sur la validité des clauses de non responsabilité insérées dans les contrats de classification 107, pour reconnaître la validité de ces clauses. Le Tribunal soutint que « les cotes des navires sont l'expression des appréciations de la société, qu'elles peuvent être discutées par les demandeurs mais ne pourront jamais donner lieu à un recours contre le Veritas ».

Plus tard en 1912, les magistrats du Tribunal de commerce de Nantes ont assimilé une société de classification à une agence de renseignements et ont affiné la décision brestoise en retenant que « nul ne peut s'exonérer par avance de la responsabilité de son dol ou de sa faute lourde » 108. Ainsi déjà en en 1912, la validité de ces clauses est admise sauf si la responsabilité de la société de classification est engagée du fait de son dol ou d'une faute lourde.

Mais en 1923 dans deux arrêts rendus le même jour¹⁰⁹, la Cour de cassation rappelle que la faute de l'expert est assimilable au dol et ne saurait être protégée par une clause d'exclusion de responsabilité insérée au contrat de classification. Suite à ces arrêts, la faute lourde en matière de classification est caractérisée par le manquement de la part de l'expert à ses obligations de conseil et de renseignement. Ces deux arrêts en matière de classification sont véritablement fondateurs car ils ont renforcé la validité des clauses de non responsabilité des sociétés de classification dans les contrats de classification en délimitant la faute lourde avec précision. Depuis les arrêts de 1923, c'est à la victime, cliente de la société de classification (armateur ou chantier naval) d'apporter la preuve de la faute dolosive ou de la faute lourde de l'organe classificateur.

Il faut noter ici que le dol implique la mauvaise foi, alors que la faute lourde n'implique pas une once de mauvaise foi de la part de celui qui n'exécute pas ses obligations contractuelles, et ce aussi grave que soit cette faute.

Sans aller jusqu'à la position extrême du Professeur Bonnecase qui dénonce le monopole et « l'emprise des sociétés de classification sur la construction du navire » et qui estime qu'en contrepartie les sociétés de classification ne doivent pouvoir se réfugier derrière leurs clauses de non responsabilité de sorte que leur responsabilité vis-à-vis de leur cocontractant

¹⁰⁷Trib.com Brest, 26/12/1876, « Navire *François-Marie* ». RIDM, 1915, p.1153.

¹⁰⁸Trib.com.Nantes, 28/12/1912 « Navire *Chaland 17* ». RIDM, 1915, p.1153.

¹⁰⁹C.cass, Ch.req, 15/05/1923, « Navire Armor » et « Navire Guales de Mezaubran », Ref v.p 21 et 24.

« devienne une réalité », il est toutefois normal qu'une société de classification soit responsable de son comportement dolosif et de sa faute lourde 110.

Au dol et à la faute lourde est venue se greffer comme facteur d'invalidité des clauses de non responsabilité, la faute inexcusable du débiteur de l'obligation contractuelle. Ce troisième facteur a été rajouté par l'arrêt de la Cour d'Appel de Tunis du 23 février 1955¹¹¹ qui profita également pour reconnaître la validité des clauses de non responsabilité dans les Conditions Générales du Règlement de classification.

Enfin, l'évolution jurisprudentielle française fut amenée à valider les clauses de non responsabilité même en cas de faute légère de la société de classification¹¹². En l'espèce, la faute légère eut lieu pendant l'opération de « jumboïsation » du navire, à savoir, l'augmentation de sa capacité de transport de cargaison. En effet, suite aux travaux effectués sur le navire, des cassures ont été détectées sur le navire et il a été reproché à la société de classification « de ne pas avoir contrôlé avec tout le soin désirable le soudage et que s'il y avait le moindre contrôle visuel, le Bureau Veritas aurait constaté au moins l'écartement trop faible des tôles avant soudures ».

Le Tribunal de commerce rappelle que conformément aux Conditions Générales du Bureau Veritas, celui-ci décline toute responsabilité pour les erreurs de jugement, fautes ou négligences et qu'en matière de contrat de classification, voire même de contrat d'adhésion, « seule une faute lourde ou un dol peut rendre nulle une convention de non responsabilité ».

Outre une décision parfaitement marginale et non suivie du Tribunal de commerce de Strasbourg¹¹³, la jurisprudence française semble favorable aux clauses exonératoires et limitatives de responsabilité. Toutefois, les juges les annuleront en cas de dol et de faute lourde notamment commises par des sociétés de classification dans l'exécution du contrat.

¹¹⁰FERRER Michel, La Responsabilité des Sociétés de Classification, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, pp.211-212.

¹¹¹CA Tunis, 23/02/1955, « Chalutier *C.T.2* ».

¹¹²Trib.com.Marseille, 06/01/1978, «Atlantica Marseille ».

¹¹³Trib.com.Strasbourg, 06/02/1963, «Navire S/S Dorabella », Rev. Trim. Dr. Com., 1963, p.390.

Section 2 : Droit anglais

La validité des clauses de non responsabilité en droit anglais doit nous semble-t-il être appréciée en fonction de deux éléments. Tout d'abord il convient de prendre en compte l'interprétation qui est faite de ces clauses par la *Common Law*, et celle qui en est faite par la *rule of law*, par l'UCTA de 1977¹¹⁴.

La *Common Law* très attachée à la liberté contractuelle mais également attachée à la protection de la partie faible au contrat (au client de l'organe classificateur en matière de classification), est indécise quant à la validité de ces clauses de non responsabilité.

Pour trouver le juste équilibre entre ces deux principes fondamentaux du droit anglais, la pratique a depuis élaboré différentes techniques d'interprétation (*rules of construction*) de ces différentes clauses. Certaines de ces techniques étant parfois très anciennes.

Néanmoins, le principe veut que les clauses d'un contrat en général, pour être efficaces et être opposables doivent être claires, sans ambiguïté et raisonnable¹¹⁵. Ainsi une clause trop large ou trop générale pervertirait l'esprit du contrat ainsi que son objet et ne saurait être valable pour le juge britannique.

Dans son interprétation des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité, la *Common Law* a développé la « *four corner rule* ». Cette vieille règle, pure produit de la *Common Law* prévoit que « tout dommage (...) devant être exonéré par une clause de non responsabilité doit tomber à l'intérieure des « quatre coins » du contrat et non en dehors de ce dernier » ¹¹⁶. Ainsi, serait inapplicable une clause de non responsabilité insérée dans un connaissement lorsque le transporteur maritime n'exécute pas son obligation, ou transportant une marchandise en pontée alors qu'il devait le transporter en cale ¹¹⁷.

La *Common Law* dispose d'une autre arme pour interpréter les clauses de non responsabilité. Cette technique est la « *fundamental breach of contrat doctrine* » et suppose que certains éléments du contrat sont tellement fondamentaux qu'ils ne peuvent se voir altérer par une clause de non responsabilité en cas d'inexécution de cette obligation par le débiteur du contrat.

¹¹⁴Unfair Contract Terms Act 1977, comme vu précédemment.

¹¹⁵« Aibo Craig Fishing Co v. Malvern Fishing Co », HL, 1983.

¹¹⁶FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.208.

¹¹⁷« Lilley v. Doubleday », QBD, 1881.

En dépit de ces différentes règles instaurées par des décennies de pratique, la *Common Law* tend à s'effacer et a reculer devant la pression du législateur anglais.

Dans le but de protéger la partie faible au contrat et de contrôler les clauses de celui-ci, a été passé en 1977 l'UCTA.

Les principales dispositions de l'UCTA sont d'éliminer les clauses qui ont pour effet d'exonérer la partie forte du contrat du fait de sa *negligence*. La *negligence* (différente du *tort of negligence*) étant définie dans l'UCTA comme nous l'avons vu dans le Chapitre précédent¹¹⁸, comme une violation de toutes obligations découlant de dispositions expresses ou implicites (*implied*) d'un contrat de prendre les précautions raisonnables ou d'agir avec une habileté raisonnable dans l'exécution d'un contrat. La *Common Law* quant à elle définie la *negligence*, comme la violation d'un devoir de prendre les précautions raisonnables ou d'agir avec une habileté raisonnable.

Ainsi, selon l'UCTA 1977, sont éliminées les clauses qui visent à exclure ou à limiter la responsabilité du contractant en cas de décès ou de dommage corporel résultant de la *negligence* du contractant¹¹⁹. Sont également visés les effets de ces clauses à l'égard de dommages matériels (*material damage*)¹²⁰. L'UCTA réaffirme le caractère raisonnable de ces clauses comme condition à sa validité et donc à son opposabilité.

L'UCTA, selon Nicolai Lagoni, est parfaitement applicable aux sociétés de classification et à leurs différentes prestations¹²¹.

Nous le voyons, le droit anglais accepte ces clauses en laissant aux parties une grande liberté dans la rédaction de ces clauses de non responsabilité, et ce même en l'absence de décisions de justice pertinentes sur la classification. Toutefois le législateur britannique limite l'effet de clauses par le biais de l'UCTA 1977, mais les accepte néanmoins à condition qu'elles soient raisonnables.

¹¹⁸ V.p.35.

Article 1, Section 2, UCTA 1977.

¹²⁰Article 2, Section 2, UCTA 1977.

¹²¹LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p.68.

Section 3 : Droit américain

Le droit américain semble être le plus réticent concernant la validité des clauses limitatives ou restrictives de responsabilité (*exculpatory clauses*). Toutefois comme pour le droit anglais, la validité de ces clauses est laissée au sacro-saint principe de liberté contractuelle¹²². Néanmoins les juges américains contrôlent ces clauses en s'assurant que comme s'agissant de contrat d'adhésion en classification, que la partie faible au contrat n'en soit pas réduite a approuver une limitation de responsabilité déraisonnable car n'ayant tout simplement la possibilité de faire autrement.

Les juges américains attachent une importance considérable au respect de l'ordre public pour décider de la validité d'une clause limitative de responsabilité. Ainsi, quand l'intérêt public prime et qu'une clause de non responsabilité contrevient à cet ordre public, elle est annulée.

En matière extra-contractuelle (*tort law*), que nous traiterons dans le prochain Titre, une décision de la Cour de District Est de Louisiane¹²³, confirmée par la Cour d'appel du 5^{ème} Circuit¹²⁴, a annulé une clause d'exonération de responsabilité dans un contrat de construction navale au motif que « *les prestations étaient inférieures au niveau légal exigé* ».

Au delà des principes, en matière de classification, la jurisprudence américaine est suspicieuse concernant les clauses exonératoires de responsabilité. En effet, les juges effectuent le contrôle de ces clauses en parallèle avec le respect de l'ordre public en ligne de mire. Ainsi toutes clauses qui seraient « *overbroad* », trop larges, seraient inapplicables car elles sont contraires à l'ordre public fédéral américain¹²⁵.

Aux Etats-Unis pour des raisons d'ordre public notamment, la validité de ces clauses est sujette à caution et n'est pas appréciée par les juges américains qui on le sait, sont prompts à parfois dédommager honteusement la partie faible contre les « *big corporations* ». Toutefois, la liberté contractuelle comme en droit anglais permet aux parties, qui en matière de classification sont des professionnelles, d'établir une juste répartition des risques et des responsabilités entre elles.

¹²²Ainsi, dans l'Affaire *Tradeways II*, le juge McCormack maintient que les tribunaux ne devraient pas imposer des termes et conditions au contrat autres que celles qui ont déjà été convenues par les parties.

¹²³« Todd Shipyard Corp v. Turbine Serv. Inc », USDC, ED.La, 1978.

¹²⁴ Ibid, USCA, 5th Circuit, 1980.

¹²⁵« Great American Insurance Co v. Bureau Veritas », USDC, SDNY, 1972, 478 F.2d 235 (2d Circ 1973).

Après avoir tenté de traiter la responsabilité contractuelle des sociétés de classification sous l'œil des juges de différents systèmes juridiques. Il sera présenté dans le second et dernier Titre, le même type d'analyse mais c'est cette fois la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification qui sera étudiée.

TITRE II:

LA RESPONSABILITE EXTRA-CONTRACTUELLE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION

La perte d'un navire pour quelques raisons que se soient peut entraîner un certain nombre de demandes de dédommagement émanant de plusieurs personnes physiques ou morales. Parmi ces personnes se trouvent, les membres de l'équipage du navire, les passagers ou leurs successeurs, l'acheteur du navire, l'affréteur, le chargeur de la marchandise, le destinataire de la marchandise, les assureurs corps et facultés, le P&I Club, l'entreprise de manutention portuaire... En cas de préjudice écologique suite au naufrage d'un navire transportant des hydrocarbures, le nombre des plaignants va considérablement augmenter et va aller du restaurateur en bordure de mer aux associations protectrices des oiseaux en passant par le pêcheur et l'ostréiculteur.

Toutes ces demandes de dédommagement peuvent être formulées soit car il existe un lien contractuel entre celui qui a commis une faute et la victime comme nous venons de le voir dans un premier Titre, soit cette demande en réparation sera fondée sur une base extracontractuelle.

Ce dernier type de responsabilité qui fera l'objet de ce dernier Titre, est la responsabilité envers les tiers, envers ceux qui n'ont pas de lien contractuel avec celui qui a commis le fait dommageable. Michel Ferrer, précise néanmoins qu'en matière maritime, ces tiers « apparaissent surtout être liés à l'armateur par le contrat de vente, de transport ou de Chartepartie ». 126

Depuis plusieurs dizaines d'années, nous assistons dans les contentieux à couleur maritime, à une hausse des litiges relatifs à la mise en cause de la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification. Selon Jürgen Basedow et Wolfgang Wurmnest, la responsabilité

59

¹²⁶FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.219.

extra-contractuelle des sociétés de classification est « une des questions les plus débattues en droit maritime moderne » ¹²⁷.

Ainsi les tiers par leurs actions contre les sociétés de classification en mettant en cause leur responsabilité extra-contractuelle veulent « réparer les dommages subis en conséquence de la confiance accordée aux certificats ou aux avis et conseils des experts eux-mêmes » 128.

Comme affirmé et sous le contrôle et l'expérience du conseil juridique du Bureau Veritas, fleuron de notre industrie, la très grande majorité des litiges touchant à la responsabilité des sociétés de classification concerne la responsabilité de celle-ci vis à vis des tiers, et ce dans des proportions très inégalitaires¹²⁹. De ce fait le contentieux est plus important qu'en matière contractuelle.

Ainsi, les mécanismes de mise en jeux de cette responsabilité sont différents selon les systèmes juridiques, ainsi que les solutions rendues par les juges de ces systèmes. Après avoir opposé, et cela selon un schéma classique, le système français de la responsabilité extracontractuelle des sociétés de classification d'une part (**Chapitre 1**), au système anglo-américain d'autre part (**Chapitre 2**), nous traiterons de la responsabilité des sociétés de classification en cas de pollution par hydrocarbures (**Chapitre 3**).

-

¹²⁹V.p.18.

¹²⁷BASEDOW Jürgen & WURMNEST Wolfgang, *Third-Party Liability of Classification Societies : a comparative perspective*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 2, Springer, 2005, p.1.

¹²⁸FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.261.

CHAPITRE 1 : DROIT FRANÇAIS ET RESPONSABILITE EXTRA-CONTRACTUELLE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION

Dans ce Chapitre nous nous efforcerons de traiter de la mise en œuvre de la responsabilité extracontractuelle des sociétés de classification à l'égard des tiers (Section 1), puis nous analyserons la jurisprudence en la matière (Section 2).

Section 1 : la mise en œuvre de la responsabilité extra-contractuelle en droit français

Il conviendra de s'attacher aux principes de la responsabilité extra-contractuelle en droit français en rapport avec les sociétés de classification (§1) puis de traiter de la validité des clauses exonératoires de responsabilité insérées dans les contrats de classification vis-à-vis des tiers (§2).

§1) Responsabilité extra-contractuelle et sociétés de classification

Comme rappelé précédemment, la responsabilité extra-contractuelle est la responsabilité envers les tiers ; elle peut être délictuelle ou quasi-délictuelle quand un fait illicite est produit dans l'intention de nuire. En droit français trois éléments sont à prendre en compte pour soulever la responsabilité extra-contractuelle d'une personne morale ou physique. Il y a donc, la faute, le dommage et le lien de causalité entre les deux premiers éléments. A charge de celui qui soulève cette responsabilité de prouver ces trois éléments.

Le système français de la responsabilité extra-contractuelle repose principalement sur l'Article 1382 du Code civil, disposition toujours inchangée depuis son insertion dans le *Code Napoléon* de 1804. D'autres dispositions comme les articles 1383 et 1384 sur le fait des choses et le fait d'autrui viennent compléter l'Article 1382 du Code civil.

Ce dernier précise que « tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

Le tout ici étant de déterminer ce qu'est la faute et de l'assimiler à l'activité de classification. Toutefois cette notion appréciée *in abstracto* par les juges, n'a jamais été définie avec précision par les textes. Seule la doctrine semble globalement définir la faute comme « le comportement contraire à la norme fondamentale de comportement ou à la norme générale des civilités » ¹³⁰.

La doctrine française reste partagée quant à la responsabilité des sociétés de classification vis-à-vis des tiers. En effet des auteurs comme M.Boisson estiment que la règle imposée par l'Article 1382 du Code civil est à l'égard des sociétés de classification « particulièrement sévère » ¹³¹. Selon l'exemple donné par ce dernier, la personne qui acquiert un navire suite à un contrat de vente, se fie en toute logique à la bonne foi du vendeur quant à l'état du navire nouvellement acheté, mais s'il s'avère par la suite qu'en raison d'une négligence dans la classification, le navire est innavigable, l'acheteur se retournera contre la société de classification du fait de l'attribution de la classe à un navire ne la méritant pas, et non contre le vendeur fraudeur.

Le système français, selon Jürgen Basedow, fait des sociétés de classification « un assureur bis » ¹³², ce qu'elles ne sont pas, du moins ce n'est certainement pas leur rôle.

Ainsi, pour pouvoir engager la responsabilité extra-contractuelle d'un expert et de la société de classification pour laquelle il travaille, il faut pour pouvoir pour le tiers supposé lésé prouver une faute de l'expert et la violation d'une de ses obligations au contrat de classification.

La pratique française nous montre comme nous le verrons dans la prochaine Section que souvent, la recherche de la faute délictuelle de la société de classification est conséquente à l'inexécution du contrat de classification. En matière de classification, cette recherche permanente de la responsabilité extra-contractuelle des organes classificateurs est le fait des nouveaux acquéreurs de navire. Comme le souligne Michel Ferrer, « la recherche de la responsabilité d'une société de classification à cause de la négligence d'un expert s'est

¹³¹BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

¹³⁰Cité dans PUECH, « *L'illicéité de la responsabilité civile extra-contractuelle* », Thèse, Paris II, LGDJ, 2973, n°31 et s., trouvé dans FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.267.

¹³²BASEDOW Jürgen & WURMNEST Wolfgang, *Third-Party Liability of Classification Societies: a comparative perspective*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 2, Springer, 2005, p.34.

largement fondée sur le non-respect des obligations du Règlement, autrement dit sur l'inexécution des obligations contractuelles » ¹³³.

Comme nous le verrons dans plusieurs affaires sur ce point, l'armateur qui vient d'acquérir le navire, se trouve dès lors dans une situation de tierce partie par rapport au contrat de classification, et quand la société de classification ne respecte pas son contrat, à savoir son Règlement et que le tiers armateur en subit un dommage, celui-ci va donc chercher la responsabilité extra-contractuelle de la société de classification.

Notons que les sociétés de classification ne pourront faire jouer leurs clauses de non responsabilité insérées dans le contrat de classification à l'égard des tiers¹³⁴.

§2) Les clauses de non responsabilité à l'égard des tiers en classification

Parlons maintenant de la validité des clauses de non responsabilité en droit français, vis à vis des personnes qui ne sont pas parties au contrat de classification, mais qui souffrent de son inexécution, les tiers. Précisons déjà que nous ne traiterons pas de ce type de clause en droit anglo-américain car même si elles sont acceptées dans leur globalité, la question reste très complexe et leur étude serait trop longue pour ce travail.

La doctrine est partagée sur la validité de ces clauses, les grands auteurs maritimistes, comme le Doyen Ripert analysaient ces clauses comme « l'avertissement donné aux tiers de la valeur du registre » ¹³⁵, ce qui induit que seules les fautes intentionnelles de l'expert, ses fautes volontaires, pouvaient écarter l'opposabilité de cette clause au tiers.

Le Doyen Rodière et le Professeur Bonassies, estiment quant à eux que ces clauses ne sauraient être opposables aux tiers et ce quelle que soit la gravité de la faute de l'organe classificateur¹³⁶.

Ces clauses sont à situer dans leur contexte. Les sociétés de classification lors de la réalisation de leurs prestations tentent de s'exonérer de leur responsabilité extra-contractuelle envers les tiers qui ne sont pas leurs cocontractants. Finalement, elles appliquent leurs pratiques vis-à-vis de leurs contractants envers les tiers.

¹³³FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.274.

¹³⁴V.p.51.

¹³⁵RIPERT Georges, Droit Maritime, Tome 1, Dalloz, 4^{ème} Edition, 1950, p.330.

¹³⁶BONASSIES Pierre & SCAPEL Christian, Traité de Droit Maritime, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006, p.146 et BONASSIES Pierre, Cours de droit maritime général, CDMT, 2008/2009.

Selon les Professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel, il s'agit surtout « de se protéger contre leur éventuelle responsabilité encourue à l'égard du tiers qui acquiert un navire sur la foi des certificats de classe délivrée par elles » 137.

Le schéma classique semble être celui défini par les auteurs précités qui précisent que les sociétés de classifications 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 le sont qu'à titre de renseignement, et sans garantie ou responsabilité » ^{138 et139}.

La jurisprudence française a donc en matière de responsabilité extra-contractuelle, contrairement au domaine contractuel, condamné de façon générale ces clauses à l'égard des tiers et ce depuis plus de 50 ans maintenant¹⁴⁰.

Comme vu dans le premier Titre, les sociétés de classification peuvent insérer vis à vis de leurs cocontractants des clauses de non responsabilité¹⁴¹. Elles peuvent se prévaloir de ces clauses sauf en cas de faute lourde ou de faute dolosive de leur part.

En matière extra-contratuelle toutefois, les sociétés de classification ne peuvent se prévaloir de ces clauses vis-à-vis des tiers, elles leurs sont inopposables. Cette inopposabilité aux tiers se justifie tout d'abord par la jurisprudence qui sanctionne ces clauses et par les dispositions de l'Article 1165 du Code civil qui comme nous l'avons vu¹⁴² prévoient que « *les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes* ».

On peut donc légitimement s'interroger sur le fait de savoir pourquoi les sociétés de classifications s'obstinent à insérer dans leurs Conditions Générales de classification des clauses de non responsabilité envers les tiers.

Jean-Gilles Blanchi, dans son mémoire sur les sociétés de classification, soutient qu'en dépit de leur inopposabilité aux tiers, « ces clauses jouent un rôle de mise en garde » et surenchérit en prétendant qu'elles sont « un avertissement donné aux tiers que les informations publiées

¹³⁹A titre d'exemple, est stipulé en bas des certificats de classification du Bureau Veritas : « 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 », trouvé dans ZAVOREO Zeljana, *Le Rôle des Sociétés de Classification : l'exemple du Bureau Veritas*, Mémoire, Master 2 Droit Maritime et des Transports, Aix-Marseille III, 2004, p.67.

¹³⁷BONASSIES Pierre & SCAPEL Christian, *Traité de Droit Maritime*, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006, p.146.

¹³⁸*Ibid*.

¹⁴⁰C.cass, 17/02/56.

¹⁴¹V.p.51.

¹⁴²*Ibid*.

peuvent être imparfaites »¹⁴³. Il donne ainsi plus de poids à ce que le Doyen Ripert soutenait sur ces clauses.

Section 2: Jurisprudences pertinentes

Le droit français, au contraire du droit américain est pauvre en jurisprudences concernant la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification. Néanmoins seront présentées ici les affaires les plus marquantes concernant la responsabilité des sociétés de classifications vis-à-vis des tiers, ces derniers étant dans la plupart des cas traités ici, les acquéreurs de navire.

§1) L'Affaire de l'« Elodie II » (Bis) 144

Sans revenir sur les faits de cette affaire que nous avons déjà traitée d'un point de vue contractuel¹⁴⁵, cette affaire est également relative aux obligations extra-contractuelles des sociétés de classification à l'égard de l'acquéreur d'un navire classé.

Pourquoi avoir traité auparavant cette affaire sous l'angle contractuel ? Nous estimions en effet, que cet arrêt se fonde aussi sur une inexécution contractuelle préalable, comme pour la mise en œuvre de la responsabilité pénale des sociétés de classifications que nous avons également abordée¹⁴⁶.

Dans cette affaire, la Cour d'appel de Versailles a laissé ouverte la question de savoir si les acquéreurs de navires devaient baser leur action en responsabilité contre les sociétés de classification sur la base d'un contrat ou sur une éventuelle faute de leur part (responsabilité délictuelle)?

¹⁴³BLANCHI Jean-Gilles, Les sociétés de classification, Master II Droit Maritime et des Transport, Aix-Marseille III, 1997, p.44.

¹⁴⁴CA Versailles, 21/03/1996, « Navire *Elodie II* », (1996) DMF 721. ¹⁴⁵V.p.25.

¹⁴⁶V.p.28.

Les juges de la Cour d'appel répondent à cette question en soutenant que « le rapport détaillé d'inspection du navire établi par le représentant de la société de classification était destiné à l'armateur en vue d'une vente éventuelle, cela exclut l'existence d'une responsabilité contractuelle envers l'armateur ».

Donc, il ne saurait selon les magistrats versaillais, y avoir un quelconque lien de droit entre les acquéreurs d'un navire défectueux et les experts de la société de classification. Ce qui veut dire que les acquéreurs ne sont fondés à agir que sur les dispositions de l'Article 1382 du Code civil.

Cette Affaire est particulière car comme nous l'avons rappelé précédemment, les juges du second degré semblent fonder la responsabilité extra-contractuelle du Bureau Veritas (délictuelle) sur l'inexécution d'un contrat. Les obligations de ce contrat à la charge de la société de classification étant en l'espèce et comme nous l'avons mentionné précédemment, une obligation d'information et de conseil envers l'acquéreur du navire.

Ainsi, le fait que le Bureau Veritas n'a pas décelé les vices du navire « qu'un contrôle diligent aurait permis de découvrir et en maintenant à tort pendant trois ans une classe qui ne se justifiait pas, le Bureau Veritas a commis une faute lourde ».

Faute lourde qui fait ainsi tomber toutes clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité insérées dans le contrat de classification et établit ainsi la faute délictuelle. Cela a pour conséquence d'engager la responsabilité délictuelle de la société de classification envers l'acquéreur du navire « en raison de ses manquements importants révélés par les expertises ».

Cet Affaire soulève encore une fois le débat de la fonction de *deep pocket* des sociétés de classification. Ainsi pourquoi l'acquéreur de *l'Elodie II* ne s'est-il pas retourné directement contre son le vendeur ?

Encore une fois et nous le verrons par le suite, on ne tient pas compte, malgré il est vrai une faute évidente de l'expert du Bureau Veritas dans cette affaire, de la responsabilité du propriétaire du navire de l'état de navigabilité de son navire. Responsabilité qui selon nous ne saurait peser sur les épaules des organismes classificateurs.

§2) L'Affaire du « Mamer » 147

Dans les faits, le vraquier *Mamer* classé au Bureau Veritas est affrété en octobre 1991 pour le transport de 12 600 tonnes de sucres du port cubain de Cienfuegos vers un port de la Mer Noire. Il était précisé dans la Charte-partie que le navire avant le chargement de sa cargaison de sucre, se trouvait dans le port mexicain de Vera Cruz qu'il devait quitter au plus tard le 20 octobre. Le 25 octobre 1991, le *Mamer* se trouve toujours à quai au Mexique en attente de pièces de rechange. Un avenant à la Charte-partie reportant la date de présentation du *Mamer* à Cuba au 9 novembre 1991 est signé entre le propriétaire du navire et l'affréteur. Le *Mamer* arrive avec un jour de retard à Cienfuegos et le chargement de sa cargaison est achevé le 17 novembre. Toutefois, le navire reste bloqué à Cuba en raison d'une panne du groupe électrogène jusqu'au 15 février 1992, date à laquelle le *Mamer* a été remorqué dans un port dominicain où il a reçu les réparations nécessaires et un autre groupe électrogène. Suite à toutes ces péripéties, banales, dans le monde du *tramping*, un expert judiciaire désigné par une ordonnance de référé est allé sur place pour examiner le *Mamer* et a déposé son rapport le 14 juin 1992.

Les assureurs marchandises ont indemnisé leur client affréteur et se sont retournés vers la société de classification, le Bureau Veritas et vers le courtier d'affrètement en paiement de l'indemnité d'assurance versée à l'affréteur.

L'assureur reproche au Bureau Veritas d'avoir maintenu le certificat de classe le plus élevé au *Mamer* alors que ce dernier était frappé d'innavigabilité pendant un certain temps, du 27 novembre 1991 au 11 février 1992, date à laquelle sa classe a été retirée. Les assureurs reprochent également au Bureau Veritas que malgré l'état du navire, apparemment délabré, la classe n'ait pas été suspendu plus tôt. Ce qui aurait permis, on peut l'imaginer, à l'affréteur d'affréter un autre navire et ainsi de pouvoir procéder à l'acheminement de la cargaison et de procéder à la vente.

Mais la Cour d'appel de Paris déboute les assureurs subrogés dans les droits de leur client et exonère de toute responsabilité le Bureau Veritas, car les assureurs n'ont pas réussi à prouver la faute lourde ou dolosive de la société de classification qui aurait alors provoqué sa responsabilité extra-contractuelle (aucun lien n'existe entre l'assureur subrogé et le Bureau Veritas) à l'égard de ceux-ci.

¹⁴⁷CA Paris, 09/06/1999, « Navire *Mamer* », (2000) DMF 326.

§3) L'Affaire du « Wellborn » 148

Dans les faits, le vraquier *Wellborn* naviguant sous pavillon libérien, construit en 1971 et classé au Bureau Veritas fut affrété en juillet 1994 pour le transport de 23 700 tonnes de minerai de manganèse du Gabon jusqu'en Chine. Après le passage du Cap de Bonne Espérance, le *Wellborn* fut confronté à plusieurs jours de très mauvais temps et craignant pour le navire, à la suite de déformations constatées, le *Wellborn* fut contraint de trouver refuge dans la rade de Fort-Dauphin à Madagascar. Par la suite, le *Wellborn* fut abandonné par son équipage et se brisa sur la côte sans qu'aucune tentative n'ait été faite pour le sauver.

Sur le plan judiciaire, après des tumultes procéduriers à Hong-Kong, ce n'est que sept ans après le naufrage du *Wellborn* et de sa cargaison que l'un des co-assureurs de celle-ci (assurant 30% de celle-ci) assigna le Bureau Veritas sur le terrain extra-contractuel (délictuel).

Le Tribunal de commerce de Nanterre, condamna le 21 février 2003 le Bureau Veritas à réparer les préjudices subis. Le jugement se basait sur le rapport non contradictoire de l'expert de l'assureur faculté qui fit constater l'état déplorable du *Wellborn* après avarie et soutenant également que ce dernier était régulièrement classé. Les juges ont donc estimé que l'organe classificateur, Bureau Veritas, qui avait en charge le contrôle et l'état du navire, avait failli à ses obligations contractuelles et avait commis une faute lourde. Le Bureau Veritas interjette appel de ce jugement.

Le 9 décembre 2004, la Cour d'appel de Versailles confirme la décision du Tribunal de commerce en retenant une faute de l'organisme certificateur français constitutive d'un manquement à une obligation de prudence et de diligence, qui avait délivré les certificats de navigabilité alors qu'il ressortait du rapport d'expertise une corrosion généralisée de la coque et des compartiments, ainsi qu'une épaisseur réduite des tôles. La Cour d'appel estima que le Wellborn n'était pas en état de naviguer et considéra comme « anormal » le maintien des certificats de navigabilité « qui plus est dans la classe la plus importante (...) à un navire qui était (...) pour ainsi dire une épave ». Elle estime ainsi que le Wellborn en continuant à naviguer malgré son état mettait « en danger l'équipage (...) et la sécurité en mer ».

¹⁴⁸C.cass, Ch.com, 27/02/2007, « Navire Wellborn », (2005) DMF 313.

Le Bureau Veritas décida donc de se pourvoir en cassation avec une ligne de défense bien établie.

Ainsi, le Bureau Veritas estime que la Cour n'avait pas à connaître de ce litige, en soutenant que le droit français, en accord avec les principes du droit international privé français, n'avait pas à connaître de ce litige. En effet, le droit applicable selon le Bureau Veritas et les principes du droit international privé, est le droit du lieu du dommage lequel s'entend aussi bien du lieu du fait générateur du dommage que du lieu de la réalisation de ce dernier. En l'espèce la dernière visite du *Wellborn* eut lieu à Singapour, et c'est le droit singapourien, très proche du droit anglais qui aurait trouvé à s'appliquer.

La Cour de cassation dans son arrêt récent du 27 février 2007 rejette les prétentions du Bureau Veritas et confirme que le droit applicable à la responsabilité extra-contractuelle d'une société de classification était celui de l'Etat du lieu où le fait dommageable eut lieu. En l'espèce selon la Cour, le fait dommageable eut lieu en France. La Cour se justifie en soulignant que le siège social du Bureau Veritas se trouve en France, que le Règlement de classification applicable au vraquier et au *Wellborn* avaient été élaborés en France et que les dossiers de classification avaient été examinés en France ; c'est sur ces éléments que la Cour de cassation se base pour attribuer compétence au droit français.

Cette position de Haute Cour est selon nous très critiquable car elle est prise en totale méconnaissance de la pratique des sociétés de classification. En effet, ne pas considérer le fait générateur comme la délivrance d'un certificat de classe résulte selon nous et selon certains auteurs d'une aberration. C'est sur le plan local que les juges auraient du trancher cette question. En effet, même s'il est vrai que les Règlements de classification sont établis le plus souvent au siège social de la société, c'est l'agent local de celle-ci qui l'utilise concrètement lors de ses visites sur les navires dans les ports à travers le monde. La Cour de cassation a ici centralisé la responsabilité d'une société de classification au droit applicable à son siège social en dépit d'une faute de son expert local, cette dernière étant le réel fait générateur du dommage, et ayant été causé sous la territorialité d'un droit différent le fait générateur du

La Cour de cassation a également estimé qu'en droit français, la société de classification ayant commis une faute dans la certification d'un navire ne pouvait être que tenue pour responsable dès lors que cette faute était comme nous l'avons vu précédemment, la cause

¹⁴⁹V. Convention ROME II sur le droit applicable.

directe du préjudice subi, sans qu'il ne soit nécessaire d'établir l'existence d'un lien de proximité entre la victime et l'organisme classificateur comme l'exige par ailleurs la *Common Law*.

Les juges du fond ont estimé que la faute du Bureau Veritas en l'espèce était une faute lourde. La Cour de cassation ici retient la faute simple du Bureau Veritas mais estime que celle-ci est la cause directe de la perte du minerai de manganèse. Cette analyse de la Cour de cassation nous semble tout de même sévère, en ce qu'elle ne retient pas que l'armateur est responsable de la navigabilité de son navire.

Toutefois, comme nous le verrons dans une prochaine affaire très récente, les juges français ont quelque peu modifié leur approche, notamment quant au fait générateur du dommage.

§4) l'Affaire du « Meranti 38 » 150

Le 27 janvier 1998, Mannai Corporation, société mère de Mansal Offshore, société quatarie spécialisée dans l'exploration pétrolière en mer a acquis un navire neuf le *Meranti 38* construit en 1996 en Malaisie en tant que navire côtier et classée par le Bureau Veritas de la meilleure cote (catégorie 3/3 Croix de Malte).

Pour les besoins des nouvelles tâches qui seront confiées au *Meranti 38*, des modifications visant à transformer le navire en barge auto-propulsée munie de pieds rétractables devant lui permettre un appui au sol, destinée à recevoir des grues de plusieurs dizaines de tonnes et devant accueillir 136 personnes, furent dès lors nécessaires.

Le Bureau Veritas par contrat du 13 juin 1998 devait préalablement au commencement des travaux classifier le *Meranti 38* en *offshore*.

Par la suite Mansal Offshore a estimé que les soudures des tôles sur le *Meranti 38* présentaient « des défauts rédhibitoires » et a fait procéder à leur reprise ce qui a généré selon Mansall Offshore des coûts supplémentaires importants et une perte de temps.

Mansal Offshore a imputé la responsabilité de ces préjudices à une faute quasi-délictuelle commise par le Bureau Veritas dans la classification du navire, ce qui a perturbé la mise en opération du navire pour l'exploration pétrolière dans le Golfe Persique.

¹⁵⁰CA Versailles, 05/02/2009, « Navire *Meranti 38* ». V. Annexe 1.

Sur le plan judiciaire, Mansal Offshore et sa société mère ont assigné le Bureau Veritas devant le Tribunal de commerce de Nanterre sur le fondement de l'Article 1382 et de l'Article 1383 du Code civil en réclamant la réparation du préjudice estimé à environ 9 500 000 \$.

Le Tribunal de commerce de Nanterre a fait droit par jugement du 29 septembre 2006 à Mannai Corporation et Mansal Offshore, en estimant que le Bureau Veritas a manqué à son « devoir de contrôle étroit, continu et rigoureux de la construction du navire Meranti 38 (...) et qu'elle avait commis une faute en délivrant la classification 3/3 assortie du symbole de la Croix de Malte ». La juridiction commerciale de Nanterre a donc condamné le Bureau Veritas à payer à Mansal Offshore la somme de 4 millions de dollars environ.

Le Bureau Veritas a donc interjeté appel de ce jugement de Première instance.

La ligne de défense de la société de classification repose sur plusieurs points.

Tout d'abord le Bureau Veritas dénonce « la déloyauté du comportement » de Mansal Offshore qui aurait retenu des informations nécessaires à la compréhension du litige et aurait fait disparaître et fait fabriquer des preuves à charge du Bureau Veritas. Ainsi, le Bureau Veritas reproche à Mansal Offshore d'adopter une attitude limite en tentant d'amalgamer, selon le Bureau Veritas les prestations fournies à deux ans d'intervalle dans deux pays différents sous des contrats différents et pour des cocontractants qui sont également différents.

Ensuite le Bureau Veritas soutient, et ce point aura une importance considérable sur la motivation de l'arrêt, que le fait dommageable s'est produit lors de la construction du navire en Malaisie et que le droit malais, issu de la *Common Law*, est le seul droit applicable, contrairement à Mansal Offshore qui souhaite une application du droit français.

Le Bureau Veritas explique qu'étant issu de la *Common Law*, le droit malais prévoit que la responsabilité d'une société de classification ne peut être recherchée sur le terrain extracontractuel qu'à la condition de prouver préalablement que l'organe classificateur est débiteur d'un *duty of care* ou obligation de soin. En conséquence le Bureau Veritas estime que le critère de *proximity*, qui comme nous le verrons fonde la notion de *duty of care*, entre elle est Mansal Offshore est inexistant et que dès lors, en fonction du droit malais selon elle applicable, Mansal Offshore n'est pas fondé à rechercher la responsabilité extra-contractuelle du Bureau Veritas.

La Cour d'appel de Versailles dans son arrêt du 5 février 2009 précise tout d'abord que la recherche de responsabilité de Mansal Offshore contre le Bureau Veritas pour son émission d'un certificat de classification attestant de l'excellent état de *Meranti 38* et qui n'aurait pas en réalité donné une expression exacte de la fiabilité et de l'état de ce dernier, repose « *sur le fondement d'une responsabilité quasi-delictuelle* » du Bureau Veritas.

Concernant le droit applicable et des conséquences en découlant, selon les magistrats du second degré, « le fait générateur du dommage qu'il soit défini comme la défectuosité des soudures ou comme les négligences de la société Bureau Veritas quant à leur qualité, est survenu en Malaisie, pendant le cours de la construction du navire » et qu'à ce titre le droit de la Fédération de Malaisie était applicable ¹⁵¹. Cela étant parfaitement en accord avec toujours selon les juges d'appel, « la jurisprudence de l'Article 3 du Code civil, la loi applicable à la responsabilité extra-contractuelle est celle de l'Etat du lieu où le fait dommageable s'est produit, ce lieu s'entendant aussi bien de celui du fait générateur du dommage que de celui de la réalisation de ce dernier ». Pour écarter l'application du droit français comme le souhaitait Mansal Offshore, la Cour relève que seul le siège social du Bureau Veritas rattache le litige à la France et que « le fait générateur du dommage comme la réalisation du préjudice sont survenus en Malaisie ».

Ainsi selon l'application de ce droit, c'est à Mansal Offshore de prouver que pesait sur le Bureau Veritas un *duty of care*, une obligation de soins. Selon les principes de la Common Law que nous verrons dans le prochain Chapitre, le *duty of care* résulte de la réunion de trois éléments qui sont la prévisibilité d'un dommage, une suffisante proximité (*proximity*) entre le tiers plaignant et le caractère raisonnable, selon les circonstances de l'imposition de l'obligations de soins.

La Cour d'appel de Versailles partant de ce postulat estime que « retenir une obligation de soins à l'égard d'un tiers au contrat de classification aurait pour portée d'exposer les sociétés de classification à de nombreuses mises en causes judiciaires et serait de nature à générer des surcoûts d'assurance » et surenchérit en précisant « qu'au surplus, les sociétés de classification pourraient être conduites à refuser d'intervenir pour certifier les navires qui, (...) en auraient le plus besoin ».

¹⁵¹Le droit malais est un droit emprunt de droit musulman (*Charia*) et de *Common Law*, la Malaisie ayant été colonie britannique jusqu'en 1957.

Ainsi en l'espèce, nous ne pouvons que constater qu'il n'est survenu aucun incident imputable au Bureau Veritas et que la partie intimée n'invoque que des dommages du fait des soudures qu'elle a refaites et ce de façon peu professionnelle.

Ainsi selon la Cour d'appel « il n'apparaît pas correct, juste et raisonnable, au sens du droit malais, que la seule société de certification soit poursuivie sur le fondement d'une responsabilité délictuelle » et qu'« il n'est ni correct, ni juste et ni raisonnable, au sens de la loi malaise, d'imposer à la société Bureau Veritas une obligation de soins à l'égard de la société Mansal Offshore »

En l'espèce rien ne démontre un quelconque manquement (soudures sans pénétration complète dans l'épaisseur de la tôle) du Bureau Veritas à son Règlement vis-à-vis des navires côtiers.

Dès lors, la Cour d'appel de Versailles déboute Mansal Offshore de toutes ses demandes et la condamne à payer au Bureau Veritas la somme de 80 000 Euros au titre de l'Article 700 du Code de procédure civile.

Ce récent arrêt d'appel, a quelque chose d'exceptionnel selon nous, puisqu'il s'inscrit dans la droite ligne du raisonnement des Lords dans l'Affaire du *Nicholas H* dont les magistrats versaillais se sont inspirés, en refusant d'imposer un devoir de soin aux sociétés de classification en ce qu'elles deviendraient la cible des tierces parties et que les procédures et coûts impliqués les éloigneraient de leur fonction première, à savoir la sauvegarde de la vie et des navires en mer. C'est la première fois à notre connaissance que les juges français adoptent une position aussi large vis à vis des sociétés de classification dans leurs rapports avec les tiers. Le futur nous dira si cette position sera suivie ou restera marginale.

Cet arrêt qui introduit avec merveille notre analyse de la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification en droit anglo-américain nous semble juste car il emprunte à la *Common Law* son mécanisme plus que centenaire du cas par cas pour établir l'éventualité d'une telle responsabilité d'une société de classification envers un tiers.

CHAPITRE 2: LA RESPONSABILITE EXTRA-CONTRACTUELLE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION EN DROIT ANGLO-AMERICAIN

Comme nous le verrons dans ce Chapitre, le contentieux est plus important en droit angloaméricain qu'en droit français.

En droit anglo-américain, le *tort of negligence* que nous étudierons sert de base aux tiers pour soulever la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification. Nous traiterons tout d'abord du droit anglais (*Section 1*) puis du droit américain qui nous propose quant à la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification une jurisprudence importante (*Section 2*).

Section 1 : La responsabilité des sociétés de classification vis-à-vis des tiers en droit anglais

Jürgen Basedow et Wolfgang Wurmnest affirment dans leur œuvre sur la responsabilité des sociétés de classification envers les tiers que « traditionnellement le droit anglais est réservé quant à la responsabilité des sociétés de classification vis à vis des tiers »¹⁵². Toutefois, la jurisprudence anglaise basée sur le non respect d'un devoir de soin (*duty of care*) (§1) n'en reste pas moins très riche (§2).

§1) La responsabilité extra-contractuelle et notion de « tort of negligence »

Le *tort of negligence*, création purement jurisprudentielle et pur produit de la *Common Law* britannique est défini par les auteurs comme « la rupture d'un devoir légal de prendre soin par laquelle le défendeur cause involontairement un dommage au demandeur » ¹⁵³. C'est principalement sur ce fondement que le droit anglais juge de la responsabilité des sociétés de classification. Pour comprendre les décisions des tribunaux britanniques et notamment la célèbre Affaire *Nicholas H*, il convient d'élaborer la notion de *tort of negligence*.

¹⁵²BASEDOW Jürgen & WURMNEST Wolfgang, *Third-Party Liability of Classification Societies : a comparative perspective*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 2, Springer, 2005, p.15.

¹⁵³Rogers cité par FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.236.

Le tort of negligence est constitué d'un devoir de soin (duty of care), d'un manquement à ce devoir (breach of duty), d'un dommage (damage) et du lien de causalité entre ces deux éléments (causal link)¹⁵⁴. La notion de duty of care constitue le cœur de la Common Law et en fait sa particularité. Comme le souligne Michel Ferrer dans son travail sur la responsabilité des sociétés de classification, le duty of care est une notion qui n'a « pas d'équivalent dans les autres pays » 155. C'est cette notion qui va nous permettre de déterminer l'ampleur du devoir de soin d'une société de classification à l'égard des tiers.

Ainsi, selon la formule utilisée par Lord Atkin dans l'affaire Donoghue v. Stevenson¹⁵⁶, l'obligation de soin, le duty of care existe à l'égard « des personnes qui sont affectées par mes actes de façon si directe que je dois raisonnablement prévoir les conséquences de mes actes ».

Ainsi dans cette affaire, le producteur de la bouteille de bière de gingembre qui avait rendu malade la plaignante avait l'obligation de produire de la bière de telle façon qu'elle ne puisse pas nuire à l'un de ses consommateurs.

Cette obligation prend des formes variées : devoir du producteur de fabriquer des produits sains, devoir du conseiller de donner des conseils exacts, devoir du conducteur d'automobile de ne pas blesser les autres participants à la circulation, devoir de l'occupant d'un local de ne pas causer de dommage à ses visiteurs, devoir de l'employeur de veiller à la sécurité de ses employés. Elle dépend donc du type de relations existant entre les deux protagonistes. Depuis 1978, la notion de duty of care est étendue aux dommages économiques (economic loss)¹⁵⁷. Nous verrons par la suite l'ampleur du duty of care que doit une société de classification aux tiers.

En cas de breach of duty, de manquement à son devoir du défendeur, plusieurs critères seront pris en considération pour apprécier le degré de responsabilité due par le défendeur. Ainsi, le standard exigé est le comportement de l'homme raisonnable placé dans des circonstances semblables à celle de l'espèce.

¹⁵⁴POILLOT Elise, D.U. de Tort Law, Université Jean-Moulin Lyon III, année 2006-2007 et CAPER David & LARKIN Philip, Cours de Tort law, Queen's University of Belfast, année 2007/2008.

¹⁵⁵FERRER Michel, La Responsabilité des Sociétés de Classification, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.237.

^{156 «} Donoghue v. Stevenson », HL, 1932, (1932) All ER Rep 1.

^{157«} Anns v. Moerton London Bourrough Council », HL, 1978, (1978) AC 728 (HL).

Les qualités exigées de l'homme raisonnable varient selon l'activité de l'auteur du dommage : le juge est plus exigeant à l'égard d'un professionnel que d'un amateur, à l'égard de celui qui exerce une activité dangereuse que de celui qui exerce une activité ordinaire.

De plus, la violation de l'obligation de soin varie également selon les circonstances, telles que la difficulté de prendre les précautions nécessaires (notamment en matière de sécurité du travail) et la proximité (*proximity*) du dommage entre les deux protagonistes, couplée avec la probabilité (*foreseeability*) de la survenance du dommage¹⁵⁸.

A la différence des *torts* américains, la jurisprudence anglaise se différencie en ce qu'elle rajoute à la notion de devoir de soin, de savoir s'il était juste, équitable et raisonnable (*just, fair and reasonable*) d'imposer le devoir de soin envers une personne¹⁵⁹. Nous pouvons ainsi remarquer l'importance en droit anglais de la notion de *duty of care* dans la détermination de l'éventualité d'un comportement négligent engageant la responsabilité du défendeur envers les tiers. Tous ces éléments sont pris en compte par les juges pour déterminer si par son comportement, une société de classification a engagé sa responsabilité envers les tiers.

§2) Jurisprudences pertinentes

Nous allons ici traiter de l'Affaire du *Morning Watch* qui fut la première affaire en droit anglais à aborder la question de l'éventualité d'une obligation de soin (*duty of care*) d'une société de classification envers les tiers. Ensuite nous conclurons par la célèbre Affaire *Nicholas H* qui traite de la question de la responsabilité de la société de classification à l'égard du propriétaire de la cargaison.

a) L'Affaire du « Morning Watch » 160

Cette affaire est la première dans laquelle les juges anglais se penchèrent sur la question de savoir si une société de classification était débitrice d'une obligation, d'un devoir de soin à l'égard des tiers.

Dans les faits, à la demande du propriétaire du yacht, le *Morning Watch*, destiné à être prochainement vendu, le LR a procédé à une inspection spéciale du navire (*Special Survey*) de ce dernier à Southampton. A la suite de cette visite spéciale a été délivré un certificat

¹⁵⁹POILLOT Elise, *D.U. de Tort Law*, Université Jean-Moulin Lyon III, année 2006-2007 et CAPER David & LARKIN Philip, *Cours de Tort law*, Queen's University of Belfast, année 2007/2008.

¹⁵⁸« Caparo Industries Plc. V. Dickman », HL, 1990, (1989) 2 WLR 316.

¹⁶⁰« Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping », High Court of Justice, QBD, Commercial Court, 1990, (1990), 1 Lloyd's Rep.547.

provisoire (*interim certificate*) et l'expert recommanda d'effectuer des réparations du fait de localisation à certains endroits de traces de corrosion. En 1985, lors de la vente du *Morning Watch*, les vendeurs précisent aux nouveaux acquéreurs que le *Morning Watch* a été récemment certifié mais que le certificat de classification approuvé par le Comité du LR n'a jamais été fourni à ces derniers, qui avaient néanmoins connaissance de la nécessité d'effectuer certains travaux. Toutefois lors d'une inspection du *Morning Watch* à Antibes, des traces de corrosion structurelles rendant le yacht innavigable furent détectées après qu'une partie du revêtement du pont ait été retirée. Les frais pour les acquéreurs plaignant, la Mariola Marine Corp furent élevés et le préjudice économique (*economic loss*) fut considérable.

Sur le plan judiciaire, les acquéreurs du *Morning Watch* ont assigné le LR en réparation du préjudice subi et en soutenant avoir été influencés par le certificat erroné du LR. Les plaignants ont également soulevé le manquement du LR à son devoir de sécurité alors que le navire avait été certifié et qu'aucune défectuosité ou anomalie, pourtant conséquente n'avaient été détectées par les experts du LR.

Le tout dans cette affaire était de savoir pour les juges de la High Court si le LR en tant que société de classification était débiteur d'une obligation de soin, d'un *duty of care*, de ne pas causer de perte économique aux propriétaires de navires croyant en la bonne certification de leur navire ?

Il convenait ainsi pour les juges de la High Court d'opérer sur la notion de *duty of care* et de voir si tous les éléments de cette notion sont réunies pour pouvoir ainsi attribuer un *duty of care* à un organisme classificateur et ainsi rechercher sa responsabilité vis à vis des tiers.

Tout d'abord concernant la prévisibilité, la *foreseeability*, que l'acquéreur du *Morning Watch* soit influencé par le certificat de classification plutôt bon pour l'achat du navire. Les juges de la High Court jugèrent qu'une telle prévisibilité était bien réelle et que le LR aurait dû savoir que l'opération de classification d'un navire, surtout quand elle est positive comme en l'espèce, certes à tort, à une influence directe sur la décision d'acquérir un navire, sans parler de l'influence sur son prix. Ainsi pour la Cour, il était raisonnable de prévoir que les acquéreurs du *Morning Watch* seraient influencés par les résultats plutôt positifs de l'inspection spéciale du navire et que l'élément de prévisibilité du *duty of care* est ici parfaitement approprié.

Il fallait ensuite déterminer pour les magistrats anglais s'il y a avait une proximité suffisante entre le LR et la Mariola pour que cela crée un *duty of care* comme le soutenaient les plaignants. A cela les juges anglais répondent à *contrario* du premier critère de prévisibilité, par la négative. Ils justifient leur solution en se basant sur la nature du préjudice de l'espèce, à savoir purement économique, *economic loss*. Ainsi pour la High Court, il n'existait pas de proximité suffisante entre le préjudice purement économique de l'acquéreur Mariola Marine Corp. et l'objet, la vocation de l'opération de classification conduite par le LR. Les juges rappellent ainsi que le but de la classification n'est en aucun cas de protéger les intérêts économiques des différents acteurs prenant part au commerce et au transport maritime.

La Cour déboute ainsi les acquéreurs du *Morning Watch* en n'accordant et en n'admettant pas l'existence d'un *duty of care* entre une société de classification et un nouvel acquéreur de navire après l'exécution d'une visite spéciale sur un navire et après l'émission d'un certificat provisoire. Le critère de proximité n'ayant pas été démontré par les plaignants, les juges n'ont ainsi pas pris la peine de se pencher sur le troisième critère de l'imposition d'un devoir de soin, en voulant savoir s'il était « équitable », « juste » et « raisonnable » d'imposer ce dernier.

Les juges anglais se basent sur une interprétation stricte du dommage économique en constatant que le LR est selon ses statuts une entreprise à but non lucratif et un « organisme de bienfaisance » œuvrant pour « le bénéfice de la communauté en assurant la sécurité de la vie humaine » ¹⁶¹. Ensuite, dans la même veine, l'opération de classification ne peut avoir selon les juges de répercussions à caractère économique du simple fait de la nature de la classification qui ne lie pas par contrat les nouveaux acquéreurs du navire et l'organisme de classification. Rappelons à ce titre que le certificat de classification n'a juridiquement qu'une valeur de présomption de navigabilité du navire. De plus les magistrats, pour appuyer leur décision, retiennent que le LR n'avait pas connaissance que Mariola Marine Corp. était un acheteur potentiel du *Morning Watch* et qui n'était même pas présent lors de l'opération de classification, et qu'à ce titre cette société n'était simplement qu'un acheteur potentiel parmi d'autres. Ainsi la relation entre le plaignant et le LR n'était pas assez proche pour que le préjudice économique puisse être retenu. En effet ce type de relation selon la jurisprudence doit être de nature assez suivie pour qu'un devoir de soins soit justifié ¹⁶².

¹⁶¹BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

¹⁶²« Smith v. Eric S. Bush », HL, 1990, (1990) 1 AC 831.

Selon Michel Ferrer, la non imposition d'un *duty of care* paraît plus que justifiée dans cette affaire au regard du droit anglais. En effet selon lui « la jurisprudence retient l'application d'un « *duty of care* » à un groupe de personnes déterminé, pour éviter, (…) l'ouverture trop importante des écluses de la responsabilité » ¹⁶³.

Voyons à présent la célèbre Affaire *Nicholas H* où les Lords font application des caractères « équitable », « juste » et « raisonnable » pour déterminer l'existence d'une obligation de soin entre une société de classification et un propriétaire de marchandises.

b) <u>L'Affaire du « Nicholas H</u> » ¹⁶⁴

Dans les faits, au début de l'année 1986, un vraquier chargé de plomb et de zinc, le *Nicholas H* en route vers Crotone en Calabre depuis Antofagasta au Nord du Chili, jeta l'ancre au large de Puerto Rico à la suite de la découverte d'une fissure dans la coque et suite aux recommandations des gardes côtes américains. Un expert de la NKK recommanda le 22 février une réparation immédiate et définitive du *Nicholas H* sous peine de suspension de la classe. Mais sous la réticence et la pression de l'armateur, l'expert revint sur sa décision le 2 mars et laissa le navire reprendre la mer vers le Sud de l'Italie après une réparation provisoire et très sommaire effectuée par des ouvriers venus spécialement de Grèce. L'armateur s'engagea néanmoins à effectuer la totalité des réparations à l'arrivée du navire à Crotone après le déchargement de la cargaison et la NKK maintenu d'ici là le certificat de classification du *Nicholas H*. Néanmoins, une semaine plus tard, le 9 mars, le *Nicholas H* sombrait dans l'Atlantique et la cargaison fut totalement perdue sans qu'il y ait toutefois aucune victime humaine.

Le propriétaire de la cargaison Marc Rich, assigna d'une part l'armateur du *Nicholas H* sur le terrain de la responsabilité contractuelle, et la NKK en responsabilité délictuelle (*action in tort*) en réparation du préjudice estimé à 5,5 millions de dollars d'autres part. Un règlement à l'amiable intégrant le système des limitations de responsabilité mit fin aux poursuites contre l'armateur pour un montant de 500 000 dollars. Le propriétaire de la cargaison, *le cargo owner* se retourna alors exclusivement contre la NKK pour réclamer le solde de sa créance.

¹⁶³FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.250.

¹⁶⁴« Marc Rich & Co. AG v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. (and Class NK) », HL, 1995, (1994), 1 Lloyd's Rep. 481 (QBD).

En 1^{ère} instance, la Cour commerciale de la Queen's Bench Division estima le 2 juillet 1992, que la société de classification était tenue à l'égard du propriétaire de la marchandise, d'un *duty of care*, du fait du degré de proximité très étroit entre ce dernier et l'expert de la NKK et donc que l'action en responsabilité était recevable.

En appel, le 3 février 1994, la Cour à travers Lord Justice Saville, infirma cette décision en déclarant que la NKK n'avait pas de *duty of care* à l'égard des intérêts de la cargaison. Elle précisa en effet que des conditions de prévisibilité et de proximité (*foreseeability and proximity*) devaient être satisfaites pour établir le *duty of care* ainsi que la condamnation du défendeur apparaisse comme, juste, équitable et raisonnable. Le propriétaire de la marchandise s'est donc pourvu devant la Chambre des Lords qui a accepté sa demande, cette dernière n'ayant jamais traité cette question.

Ainsi en application de la méthode du cas par cas propre à la *Common Law*, utilisée dans cette affaire par les Lords, il convient de se demander si une société de classification à un *duty of care* à l'égard d'un chargeur (tiers) qui confie sa marchandise à un navire inspecté par elle.

Marc Rich soutenait, en accord avec la jurisprudence *Caparo*, qu'un *duty of care* devait être imposé au NKK car la proximité entre celle-ci et ses intérêts était flagrante et que la prévisibilité du dommage devait être retenue. Marc Rich soutient également qu'il a subi une perte matérielle directe du fait de la confiance qu'il a accordé dans le maintien de la classification au *Nicholas H*. Le juge Saville en appel a toutefois reconnu que la NKK avait été négligente dans son travail et qu'il y avait alors prévisibilité du risque de dommage ou de perte de la cargaison.

Les Lords, à travers Lord Steyn retiennent qu'on ne peut imputer à la NKK la perte matérielle directe de la marchandise, car la société de classification n'a à travers son opération de classification qu'un rôle subsidiaire et que malgré son manque de soin évident, son maintien de classe certes litigieux, ne saurait être assimilé à la cause directe du dommage. Lord Steyn en profite pour rappeler que seul l'armateur est directement responsable de la navigabilité de son navire. De plus, Lord Steyn argue pour écarter le critère de proximité entre les deux protagonistes que Marc Rich ne savait probablement pas que la NKK classait le *Nicholas H* et reprend l'argumentation du juge Saville en appel, qui estimait qu'il n'y avait aucun contrat ou accord entre le propriétaire de la marchandise et la NKK.

Ainsi dans l'Affaire du *Nicholas H* la condamnation de la NKK doit être équitable, juste et raisonnable.

Les Lords ont décidé en majorité à quatre votes contre un, que ces derniers critères n'étaient pas réunis en l'espèce et ce, principalement pour deux raisons : Tout d'abord, conscients que la Convention de Bruxelles de 1924¹⁶⁵ a instauré des règles précises d'obligation, de droits et particulièrement de limitations de responsabilité et de montant du dommage en faveur des armateurs, il n'est pas apparu juste, raisonnable et équitable aux yeux des juges anglais, d'imposer aux sociétés de classification , une responsabilité pour dommage à la marchandise sans qu'elles ne puissent bénéficier du même jeu de limitations. Ainsi selon Lord Steyn la Convention de Bruxelles de 1924 sur le transport de marchandises sous connaissement forme « un code international qui ajuste les droits et obligations entre les armateurs et les chargeurs et crée un mélange complexe de responsabilité et d'obligations, de droits et d'immunités et de limitations sur le montant des réparations recouvrables » et surenchérit en précisant qu'imposer un duty of care aux sociétés de classification « ajouterait une obligation identique à celle de l'armateur mais sans aucun de ses facteurs d'équilibre ».

D'autre part, Lord Steyn précise que l'activité des sociétés de classification est considérée comme étant dans l'intérêt du bien collectif, autrement dit, NKK remplit ici un rôle d'intérêt public qui, en son absence, devrait être rempli par les Etats et qu'ainsi il serait injuste de leur imposer un *duty of care* susceptible de soulever leur responsabilité envers les tiers. Certains auteurs comme le Professeur Bonassies sont totalement opposés à cet argument « naïf » ¹⁶⁶ qui attribue une fonction « idyllique » ¹⁶⁷ aux sociétés de classification estimant que la responsabilité de l'organisme classificateur est évidente en l'espèce et que toujours selon le Professeur Pierre Bonassies, l'analyse de Lord Steyn est « aberrante techniquement » ¹⁶⁸.

Ce dernier point soulevé par Lord Steyn nous amène à la question assurentielle de cette affaire. En effet, ce dernier soutient que l'imposition d'un *duty of care* à une société de classification vis-à-vis d'un chargeur aurait pour but d'exposer outrageusement ces dernières aux demandes d'indemnisation des chargeurs, ce qui auraient pour conséquence une

¹⁶⁵La cargaison de zinc et de plomb du Nicholas H était transportée sous connaissement conforme à la Convention de 1924.

¹⁶⁶BONASSIES Pierre, Cours de droit maritime général, CDMT, 2008/2009.

¹⁶⁷FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.254.

¹⁶⁸BONASSIES Pierre, Cours de droit maritime général, CDMT, 2008/2009.

augmentation du coût des polices d'assurance des sociétés, ce qui ne manquera pas d'influer sur le prix des prestations fournies aux armateurs, ces derniers le répercutant à leur tour sur le prix du fret et *in fine* aurait un impact sur le commerce maritime. Sur ce point Lord Lloyd of Berwick, seul juge dissident dans cette affaire, estime que les sociétés de classification dégagent suffisamment de profits par leurs prestations et qu'elles sont largement capables de payer des primes plus élevées.

Ainsi, dans ce contexte, les Lords ont jugé qu'il ne serait pas juste, équitable et raisonnable d'imposer un devoir de soin aux sociétés de classification en ce qu'elles deviendraient la cible des tierces parties et que les procédures et coûts impliqués les éloigneraient de leur fonction première, à savoir la sauvegarde des vies et des navires en mer. Nous pouvons dès lors constater que cette position prise par Lord Steyn dans l'Affaire du *Nicholas H* est sensiblement différente quant au rôle des sociétés de classification que celle prise par le Justice Pratt dans l'Affaire du *Sundancer* et qui estimait comme nous l'avons vu que le seul but de la classification était de permettre à celui qui fait certifier son navire d'obtenir un bon taux d'assurance ¹⁶⁹. Encore une fois cet argument est très critiqué par la doctrine qui l'estime « peu crédible » ¹⁷⁰.

L'instauration de ce nouveau critère (*just, fair and reasonnable*) apparaît contestable si ce n'est dangereux en ce que le système d'établissement de la responsabilité délictuelle se retrouve basé sur des notions abstraites laissant ainsi présager une jurisprudence incertaine et un risque de dénaturation du rôle des sociétés de classification comme le suppose le Professeur Bonassies.

Pour Lord Lloyd of Berwick, il est évident qu'il y a une proximité suffisante entre les deux protagonistes pour imposer un *duty of care* à la NKK. Ainsi, le seul juge dissident estime qu'en droit maritime anglais, le navire et sa marchandise sont considérés n'être qu'un seul élément lors d'une expédition maritime et que du moment où la marchandise, comme en l'espèce, était sur le navire cela suffisait à rendre suffisamment proche l'expert de la NKK et le propriétaire de la marchandise qui transportait sa cargaison sur un navire contrôlé par cet expert.

¹⁶⁹V.p.47.

¹⁷⁰FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.256.

Cependant, s'agissant de notre droit interne et de la responsabilité extra-contractuelle, doit-on pour autant appliquer de façon systématique l'Article 1382 du Code civil aux sociétés de classification? Notre système juridique comme vu précédemment est sévère à l'égard des sociétés de classification. Selon nous le juste milieu qui prendrait en compte le rôle ultime des sociétés de classification de protection de la vie et des biens en mer, tout en alliant un certain pragmatisme à la française reste à trouver.

Toutefois, comme nous le verrons dans la Section suivante, la jurisprudence américaine n'a pas hésité à reconnaître un *duty of care* aux sociétés de classification dans certains cas particuliers.

Section 2 : La responsabilité des sociétés de classification vis-à-vis des tiers en droit américain

Pour situer le cadre général, comme rappelé par Philippe Boisson, en droit américain, la responsabilité extra-contractuelle de la société de classification, basée sur le droit des *torts* et le concept de *negligence*, peut être mise en jeu « à la double condition de prouver une négligence et un lien de causalité entre la faute et le dommage subi » ¹⁷¹.

Basedow et Wurmnest soutiennent que de nombreuses affaires relatives à la responsabilité des sociétés de classification ont été portées devant les tribunaux américains par des citoyens n'ayant pas la nationalité de ce pays, seulement attirés par la perspective de dommages-intérêts (*punitive damages*) faramineux que seuls les Etats-Unis et leurs jurés semblent pour le moment octroyer, du moins dans l'importance de leurs montants. A ces auteurs d'ajouter que de nombreux tribunaux américains appliquent la doctrine « *forum non conveniens* » pour se dessaisir de ces affaires intentées dans un but purement lucratif¹⁷².

Comme nous l'étudierons à travers notre étude jurisprudentielle, le droit américain en plus d'exiger comme le droigt anglais un *duty of care* comme nous le verrons, retient la

¹⁷²BASEDOW Jürgen & WURMNEST Wolfgang, *Third-Party Liability of Classification Societies : a comparative perspective*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 2, Springer, 2005, p.26.

83

¹⁷¹BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification principalement sur deux fondements : le *tort of negligence* d'une part (§1) et retient également dans une large mesure, le comportement dolosif des organes classificateur avec le *tort of fraudulent/negligent misrepresentation* (§2).

§1) La responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification sur la base du « tort of negligence »

Avant de traiter à travers la jurisprudence de l'application de ce concept aux sociétés de classification, il conviendra ici de traiter du *tort* de négligence dans ses principes en droit américain pour une meilleure compréhension de la jurisprudence.

Comme nous l'avons vu pour le droit anglais, le *tort of negligence* est un concept ancien issu de la Common Law britannique. Toutefois, ledit concept a développé aux Etats-Unis ses propres caractéristiques et conditions de mise en œuvre. Tout d'abord, *a contrario* du Royaume-Uni, il n'y a pas aux Etats-Unis de droit unique de la responsabilité civile extracontractuelle. En effet, c'est une Nation de type fédérale où chaque Etat dispose de sa propre *tort law*. Cette « décentralisation »¹⁷³ du droit des *torts* a créé aux Etats-Unis une formidable diversité dans les décisions rendues par les juges et par là même a fait de ce droit, un droit très évolutif.

Comme traité plus haut, en droit américain¹⁷⁴, les litiges concernant les sociétés de classifications revêtent un aspect maritime avec un impact évident sur le transport maritime, ce qui les soumet au droit maritime fédéral. Ce type de droit en partie développé par l'American Law Institute (ALI), est un droit emprunt de *Common Law* traditionnelle est de modifications statutaires.

Il y a trois fondements dans le droit de la responsabilité civile aux Etats-Unis. Le premier de ces fondements est de garantir aux victimes la réparation de leurs préjudices subis avec l'octroi de dommages-intérêts compensatoires (pouvant être très élevés aux Etats-Unis). Ensuite, le second pilier est d'assurer que la justice soit administrée de façon équitable. Enfin la justice civile américaine s'attache à limiter les coûts futurs des actions en responsabilité en réglementant la conduite générale de la société¹⁷⁵.

¹⁷³LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p.145.

¹⁷⁴V.p.37.

¹⁷⁵CAPER David & LARKIN Philip, Cours de Tort law, Queen's University of Belfast, année 2007/2008.

Le concept de *negligence* américain, élaboré par la jurisprudence inclut toutes les actions et les omissions de l'homme qui crée un risque « déraisonnable », « *unreasonable risk* », de préjudice ou de dommage. Ainsi en *torts*, tout semble fonction de normes établies par le droit car ce sont ces normes jugées essentielles à la sécurité et à la protection d'autrui, qui si elles ne sont pas respectées par le comportement de l'homme qui par ce non-respect un dommage à autrui, ce comportement est supposé avoir créé un risque déraisonnable. Ainsi l'auteur du dommage, qui en l'espèce est un professionnel (l'organisme classificateur), a failli à son devoir d'agir avec mesure et soin (*duty of care*). Ainsi il y aura *negligence* quand seront successivement réunis un devoir de soin et un lien de causalité.

Premièrement, le devoir de soin attendu de toute personne est celui qu'une « personne raisonnable » aurait adopté comme ligne de conduite dans les circonstances qui ont été celles du cas de *negligence* porté devant le tribunal. Aux Etats-Unis, les jurés qui jugent les faits d'une affaire feront application du critère *in abstracto* de *l'average reasonable man* dans l'évaluation du comportement de l'auteur du préjudice.

Ainsi tout manquement à la Loi ou aux Règlements dans lesquels se trouvent les sources du devoir d'agir sera considéré comme un cas de manquement de devoir de soin (*per se negligence*). Lorsque les tribunaux font appel à la notion *res ipsa loquitur* (*thing speaks for itself*/la chose parle d'elle même), ils prennent en considération les circonstances qui ont entouré la survenance d'un délit pour conclure qu'il y a eu manquement ou pas au *duty of care*¹⁷⁶.

L'établissement du lien de causalité entre le manquement au devoir de soin et le préjudice subi par le demandeur est de la responsabilité de ce dernier. Le plaignant/demandeur doit d'abord rapporter la preuve que l'action ou l'omission d'agir du défendeur a été la cause matérielle (cause in fact) du préjudice qu'il aurait subi. Cette preuve se fait par application d'un test négatif qui consiste à se demander ce qui serait advenu « en l'absence » de l'action imprudente du défendeur : si celui-ci n'avait en somme pas été negligent¹⁷⁷. En tort américain, même dans l'éventualité où il y aurait eu un préjudice en l'absence du manque de soin du défendeur (breach of duty), la responsabilité de ce dernier pourrait ne pas être engagée. Ainsi, le demandeur doit dans un second lieu rapporter la preuve que la cause matérielle du préjudice est aussi la cause directe de ce même préjudice. Cette notion de proximate cause est

_

¹⁷⁶CAPER David & LARKIN Philip, Cours de Tort law, Queen's University of Belfast, année 2007/2008.

difficile à cerner car ses contours ne sont définis que par la conception qu'un jury et un tribunal se font au cas par cas, de la possibilité de prévoir avec certitude qu'un préjudice sera encouru ou pas par le demandeur.

Il existe deux moyens de défense pour le défendeur, qui sont tout d'abord que le demandeur a lui même contribué au préjudice qu'il a subi, la faute de la victime en quelque sorte (*contributory negligence*) qui enfreint son devoir de se comporter de façon raisonnable et prudente et enfin, l'acceptation par le défendeur de subir un préjudice¹⁷⁸.

La question qui se pose à nous maintenant est de savoir à quelle tierce partie une société de classification doit, en droit américain, une obligation de soin, un *duty of care* ? Il nous faudra aussi établir si le manquement à cette obligation de soin était une *proximate cause*, la cause directe du préjudice subi par ce tiers, dans le but d'engager la responsabilité des sociétés de classification.

Ensuite, et c'est ce qui marquera notre analyse de la jurisprudence sur les sociétés de classification, ce sera de savoir s'il y a des standards de conduite que doivent adopter les organismes classificateurs qui agissent en tant que *reasonnable man*. Seule la jurisprudence nous donnera les réponses voulues.

a) L'Affaire du « S.S. Pensacola » 179

Suite au naufrage du S.S. Pensacola en Mer des Caraïbes le 15 février 1966, le P&I Club subrogé dans les droits du propriétaire de la marchandise perdue et indemnisé par le Club assigna le Bureau Veritas en responsabilité. Notons pour plus de détails, que le *Pensacola* avait été construit sous la supervision de l'ABS, mais qu'il avait été enregistré au Bureau Veritas en avril 1964¹⁸⁰.

Les plaignants ont soulevé les *negligences* commises par l'expert du Bureau Veritas lors de l'inspection du navire effectuée en cale sèche peu de temps avant son dernier voyage.

Bien que les juges fédéraux de Louisiane aient estimé que le Bureau Veritas avait effectivement été négligent dans son inspection en ne respectant pas certains procédés, ils

¹⁷⁸Ibid.

^{**} Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. v. Bureau Veritas **, USDC, ED.La, 1973, 380

¹⁸⁰LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p.149.

jugèrent toutefois que ces négligences n'avaient pas de rapports directs avec le naufrage du *Pensacola*. Ainsi l'expert du Bureau Veritas n'a effectué qu'une inspection visuelle du navire avec un test au marteau sur les zones litigieuses. Des réparations ont toutefois été faites et le navire garda sa classe.

L'expertise post-naufrage jugea que la cause directe du naufrage était l'envahissement par l'eau des cales N°1 et N°2 du *Pensacola* et selon l'expert du Bureau Veritas ces dernières étaient en bon état (*clean*) et satisfaisantes (*satisfactory*) au moment de l'inspection et qu'en conséquence on ne pouvait imputer le *tort of negligence* au Bureau Veritas dans l'inspection et la certification des cales litigieuses.

Ainsi la Cour de District de Louisiane relève que le plaignant n'a pas réussi à apporter la preuve que ces négligences commises par l'expert du Bureau Veritas aient été à l'origine du sinistre. Le plaignant n'a en effet pas réussi à rapporter les conditions de mise en œuvre du tort of negligence. Ainsi les juges fédéraux rejetèrent la demande du plaignant qui estimait que le lien de causalité entre l'inspection négligente de l'expert et le naufrage pouvait être établi en créant une présomption d'innavigabilité du navire en cas d'inspection négligente de la société de classification.

Les juges américains en profitèrent pour rappeler l'issue de l'Affaire *Tradeways II*¹⁸¹ qui jugea que la présomption d'innavigabilité d'un navire ne saurait peser sur une société de classification du fait de l'octroi d'un certificat de classification. Même si cette affaire comme nous l'avons observé touche à la responsabilité contractuelle, son raisonnement au regard de ce type de présomption est parfaitement applicable en *torts*. Ainsi selon Philippe Boisson « la présomption d'innavigabilité qui naît à la suite d'un événement de mer ne peut jouer à l'encontre d'un organisme qui classe le navire mais ne le contrôle pas »¹⁸².

b) <u>L'Affaire du « Cap Norte »</u> 183

Le navire *Cap Norte* classé au GL a subi un dommage sur le revêtement de son pont lors d'un voyage en direction de New-York. Ayant inspecté le dommage, le GL décida que des réparations étaient nécessaires pour le maintien de la classe au navire. L'armateur désapprouva l'avis du GL, mais après négociations il était évident que l'expert du GL allait

¹⁸¹V.p.40.

¹⁸²BOISSON Philippe, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.

¹⁸³« Gulf Tampa Drydock Co. v. Germanisher Lloyd », USCA, 5th Circuit, 1981, 634 F.2d 874.

suspendre le certificat de classe du *Cap Norte* si au moins des réparations temporaires n'étaient pas entreprises le plus rapidement possible. L'armateur choisit pour ce faire la société Gulf Tampa Drydock basée en Floride pour effectuer ces travaux. Notons que l'armateur avait préalablement averti les experts du GL de la présence de matériaux inflammables à l'endroit où le dommage sur le pont avait été localisé. L'expert du GL en charge ordonna brièvement à la société de réparation sans plan de travail de souder des barres d'acier à travers la fracture se trouvant en pontée sans préciser les points de soudure. Gulf Tampa Drydock s'effectua et ce qui devait arriver arriva ; le navire prit feu occasionnant des dommages importants à ce dernier ainsi qu'à la cargaison.

L'armateur assigna la Gulf Tampa Drydock du fait du préjudice occasionné, cette dernière se retournant contre le GL du fait de sa *negligence*. Gulf Tampa Drydock estimait que le GL était responsable du fait des négligences de son employé expert qui avait ordonné, supervisé et inspecté les réparations entreprises sur le *Cap Norte*.

En première instance, en 1973, la Cour de District de Floride Centrale, retint la responsabilité partagée du GL et de la Gulf Tampa Drydock dans une décision qui n'a toutefois pas été publiée. Le GL a fait appel de cette décision et la Cour d'appel du 5^{ème} Circuit faisant écho à la jurisprudence *Tradeways II*, retint que les devoirs dont une société de classification est débitrice à l'égard des armateurs incluait d'une part, le devoir de déterminer si le navire remplissait les standards requis par l'organisme de classification et d'autre part de conseiller ceux-ci des éventuelles anomalies détectées sur le navire et de les signaler pour qu'elles puissent être corrigées par réparation. Ainsi les magistrats fédéraux d'appel estimèrent que la responsabilité partagée en *torts* n'était appropriée que si le GL avait manqué clairement aux devoirs (*breach of duty*) dus à l'armateur.

Toutefois la Cour d'appel ne disposant pas du jugement de première instance n'a pu prendre position sur ce dossier et l'a renvoyé à la Cour de District qui ne s'est toujours pas prononcé à notre connaissance sur ce point. Ainsi la Cour d'appel n'a pas défini avec exactitude les devoirs d'une société de classification envers le propriétaire d'un navire.

C'est seulement quelques années plus tard lors de l'Affaire de l'American New York qu'une tentative avait été effectuée par le juge Carter de la Cour de District Sud de New-York de définir les devoirs d'une société de classification.

-

¹⁸⁴« Continental Insurance Co v. Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd », USDC, SDNY, 1988, Ref p.20.

Ainsi ce juge précisa que « le devoir de soin de l'ABS est délimité par le contrat passé avec Daewoo. Les termes de ce contrat stipulaient que l'ABS avait une obligation de soin dans la supervision des plans de construction et de l'inspection de la construction du navire et ce avant de certifier que celui-ci respectait les standards de l'ABS. L'ABS est ainsi tenu de ne pas certifier de l'absolue navigabilité du navire mais est seulement tenu de certifier la conformité du navire avec le Règlement de l'ABS ».

Ainsi en l'espèce, l'ABS ne pouvait pas être tenu pour responsable de la fuite du système d'évacuation des eaux usées du navire *American New York* en raison de la négligence purement opérationnelle de l'ABS.

Nicolai Lagoni estime que cette affaire illustre parfaitement le fait qu'une société de classification « n'est pas en charge de la sécurité du navire, mais n'est qu'un organisme d'inspection qui vérifie si le navire remplit certains standards de sécurité au moment de son inspection » ¹⁸⁵.

Ces affaires nous montrent que le devoir de soin, le *duty of care* d'une société de classification en tout cas en droit américain est défini dans les différents contrats qui lient les sociétés de classification avec leurs cocontractants. Il en résulte ainsi qu'une société de classification ne saurait être responsable des opérations effectuées et qu'elle n'avait pas à faire selon les termes du contrat.

Toutes ces affaires ont ainsi montré qu'en matière de *tort of negligence*, les sociétés de classification en droit américain n'ont pas d'obligation de soin envers les tiers concernant les points touchants à la sécurité du navire certifié par elles. Le propriétaire du navire doit garantir la navigabilité de son navire et répondre des dommages à son navire. Toutefois pour équilibrer notre propos, les sociétés de classification peuvent influencer leurs cocontractants et tierces parties par leurs Règles et recommandations de procéder aux réparations d'une certaine manière et pas d'une autre, ce qui par conséquent peut amener l'organisme classificateur à avoir une certaine influence sur la sécurité du navire. D'où l'importance de vouloir par contrat minimiser leur rôle et ainsi leur responsabilité en évitant tous risques qu'elles peuvent rencontrer et qui seraient susceptible d'engager leur responsabilité envers les tiers.

¹⁸⁵LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p.154.

Mais la jurisprudence américaine sous le *tort of negligence* n'a pas il nous semble, déterminé si un devoir de soin, si un *duty of care* existe entre une société de classification et les tiers.

Voyons maintenant la responsabilité des sociétés de classification envers les tiers en cas de comportement dolosif de leur part.

§2) La responsabilité des sociétés de classification sur la base du « tort of misrepresentation »

Dans le domaine de la responsabilité des sociétés de classification envers les tiers, il convient de prendre en compte le délit (civil) de dol (*tort of fraudulent/negligent misrepresentation*) qui sanctionne la mauvaise information donnée et le comportement négligent du professionnel prestataire de service. Il est donc tout à fait approprié de traiter de ce point et de la jurisprudence en découlant.

Ce type de *tort*, parmi les nombreux que compte la *Common Law*, est particulièrement pertinent à traiter connaissant les activités des sociétés de classification. Ainsi ce type de *tort* est applicable quand l'organisme certificateur donne à travers son Règlement de classification des informations erronées sur son processus de classification. Aussi quand elle attribue à une unité la meilleure de ses classes alors que celle-ci est une épave et que la société de classification aurait dû établir que le navire était un danger à la sécurité en mer.

Ce *tort* à pour but de prévenir les comportements dolosifs des professionnels prestataires de service comme les sociétés de classification, qui fourniraient des informations erronées à leurs clients et qui souffriraient par la suite d'un préjudice physique mais surtout économique (*economical loss*) en matière de classification.

Cette action en *tort* protège tous les tiers qui seraient susceptibles d'être impactés par l'action du défendeur prestataire de service. Toutefois, en matière de classification, cela ne veut pas dire qu'il y ait une protection générale accordée aux tiers qui auraient consulté un certificat de classification et ce de façon raisonnable. Mais dans la pratique maritime, nous pouvons sans hésiter affirmer que la plupart des acteurs de l'industrie maritime ou du transport maritime sont à plus ou moins tous les niveaux touchés par les certificats de classification et plus généralement par les opérations de classification.

De nombreuses affaires en droit américain mettent en jeu la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification sur la base de leur comportement dolosif.

C'est la Cour d'appel du 5^{ème} Circuit en 1987¹⁸⁶ qui définit pour la première fois dans l'Affaire Coastal (Bermuda) les critères du *tort of negligent misrepresentation*. Ainsi « le plaignant doit prouver que ; (1) le défendeur a dans l'exercice de sa profession fourni des informations erronées au plaignant pour la bonne conduite des ses affaire ; (2) le défendeur n'a pas exercé un soin raisonnable dans sa collecte d'information ; (3) le plaignant dépendait des fausse informations fournies par le défendeur que celui-ci a transmis pour influencer le plaignant ; et (4) le plaignant a souffert d'un préjudice économique ».

Même si cette affaire concernait la responsabilité d'un organisme de contrôle spécialisé dans la qualité des hydrocarbures (viscosité, composition...), et qu'elle ne concernait pas les sociétés de classification. Cette affaire pose tout de même en droit maritime américain, les conditions du *tort of negligent misrepresentation* assimilable au dol en droit français.

a) L'Affaire du « *M/V Happy Sprite* » et du « *M/V Jolly Sprite* » ¹⁸⁷ et autres

Dans les faits l'ABS a émit un certificat de classification spécial de tonnage pour le passage du Canal de Suez pour les navires sœurs (sister ships) Happy Sprite et Jolly Sprite employés pour le transport de produits pétroliers. L'ABS fit un mauvais calcul du tonnage des deux navires ce qui causa une perte financière à l'affréteur à temps de ces deux navires (la société Somarelf). Car lors du passage du Canal de Suez, la Suez Canal Authority s'étant aperçu du différentiel sur un navire demanda des frais de passage plus élevés mais correspondant au vrai tonnage de celui-ci (57 000 tonnes) et non pas ce que l'ABS avait certifié (43 000 tonnes). De plus, la Somarelf qui est une société française aurait pu affréter les navires en fonction du tonnage réel. La perte économique est donc double.

L'affréteur à temps assigna l'ABS du fait de sa perte économique, de son *economic loss*. La Cour de District du New Jersey rejeta l'action en responsabilité contractuelle des plaignants car les juges estimèrent qu'il n'y avait pas de relations suffisantes entre les plaignants et l'ABS, que celle-ci selon les juges était « *purement commerciale* ». Toutefois les juges à travers le Judge Wolin, ont reconnu après le procès la possibilité d'une action en *tort of negligent misrepresentation* pour soulever la responsabilité de l'ABS sur le plan extracontractuelle. Après le procès la Court of District conclut que l'ABS était responsable sur ce fondement en expliquant que la base du droit des *torts* était de « déplacer la charge de la

¹⁸⁶« Coastal (Bermuda) Ltd v. E.W. Saybolt & Co », USCA, 5th Circuit, 1987, 1988 AMC 207 (5th Cir 1987).

¹⁸⁷« Somarelf Union & Fairfield Maxwell Services, Ltd v. American Bureau of Shipping », USDC (New Jersey), 1988, 1989 AMC 1061 (DNJ 1988).

réparation de la victime d'un délit vers la partie qui est principalement responsable » 188. Le juge Wolin souligne le fait qu'un certificat de classification pouvait être utilisé par tous les opérateurs du transport maritime et que dès lors la confiance accordée ne pouvait être sans contrepartie de la part de la société de classification. Ainsi comme la Cour l'a fait en retenant les critères dégagés dans l'Affaire du Coastal (Bermuda) vu précédemment 189, que la conduite de l'ABS soit une *negligent misrepresentation* constituée par le fait que l'ABS dans l'exécution de son activité, a fourni une fausse information à la Somarelf, n'a pas exercé de soin raisonnable dans la recherche d'informations. De plus, ces dernières ont influencé la Somarelf dans sa transaction, ce qui a conduit ce plaignant à subir une perte économique. Ainsi la Cour de District faisant application des principes de l'Affaire Coastal retient qu'un duty of care doit être imposé à ceux qui se fieront de manière prévisible aux certificats de classification. La pratique maritime impose que beaucoup d'acteurs du transport et du commerce maritime soient concernés.

Cette décision a été saluée par une grande partie de la doctrine, tout d'abord en ce qu'elle apprécie l'importance d'un certificat de classification susceptible d'influencer de nombreuses personnes, ce qui ne saurait être sans conséquence pour la société émettrice de ce certificat. Ensuite cette décision élargie la notion de proximité dans le cadre du droit des *torts* en cas de perte économique, alors que comme la Cour le rappelle, l'ABS ne connaissait pas l'identité des sous-affréteurs.

En 1996, dans l'Affaire du *Star of Alexendria* l'imposition d'un *duty of care* à une société de classification (Bureau Veritas en l'espèce) a été rappelée mais ce de manière indirecte. La Cour en effet, se base encore une fois sur le caractère indispensable du certificat de classification auquel se fie les acteurs du transport maritime dans leur choix, comme en l'espèce, d'affréter ou de ne pas affréter le *Star of Alexendria*.

Mais toutefois il convient pour la tierce partie lésée d'apporter la preuve qu'elle a été effectivement influencée par le certificat de classification du navire, auquel cas la responsabilité de la société de classification ne peut être soulevée pour *tort of negligent*

¹⁸⁸FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004, p.257.

¹⁸⁹V.p.90

¹⁹⁰« Carbotrade S.p.A. v. Bureau Veritas », USCA, 2nd Circuit, 1996, 1996 AMC 561 (SDNY 1995).

misrepresentation, même au cas où l'organisme classificateur ne suspend pas la classe du navire comme l'a rappelé le Southern District Court of New York en 1995¹⁹¹.

b) L'Affaire du « Speeder » 192

Otto Candies LLC s'est porté acquéreur le 22 décembre 1999 auprès de la Diamond Ferry Co. du Navire à Grande Vitesse (NGV) *Speeder* sous pavillon japonais. Le deux parties sont tombées d'accord sur les conditions de vente qui prévoyaient que l'achat était conditionné à l'octroi de la meilleure classe du NKK sur la coque et les machines. Le 5 janvier 2000, la NKK envoya donc ses experts sur le Speeder et délivra les certificats de classe les plus élevés et signifiant ainsi que le NGV était apte à la navigation côtière et au transport de passagers. Le navire fut par la suite transporté aux Etats-Unis et inspecté par l'ABS¹⁹³. Les experts de l'ABS lors de leur inspection ont détecté de nombreuses anomalies nécessitant réparations. Le coût de celles-ci à charge pour Otto Candies s'éleva à hauteur de 330 000 USD environ. Otto Candies assigna donc la NKK en remboursement sur la base d'un *tort of negligent misrepresentation*.

Sur le plan judiciaire, la Cour d'Appel du 5^{ème} Circuit reconnut que la société de classification avait un *duty of care* à l'égard du tiers acquéreur du Speeder. Les juges fédéraux reconnaissent ainsi un tort of *negligent misrepresentation* en se basant sur le fait qu'Otto Candies s'est fondé sur le certificat de classification pour l'achat du Speeder et que celui-ci ne correspondait pas à l'état réel du navire. La Cour condamna ainsi la NKK à rembourser Otto Candies des frais que cette société avait engagé dans les réparations des défauts non détectés par la NKK lors de la première inspection.

Les juges estimèrent que les anomalies n'auraient pas dus échapper à la NKK et rajoutent que la société de classification japonaise savait forcément que son opération de certification conditionnait la vente du navire à Otto Candies et que le résultat de cette opération allait forcément l'influencer dans sa décision de transiger sur l'achat ou non du navire.

Otto Candies a réussi à prouver les critères et conditions de la mise en œuvre du tort of negligent misrepresentation tels que définis par l'Affaire Coastal de 1987 pour pouvoir être

¹⁹¹« Cargill Inc. v. Bureau Veritas », USDC, SDNY, 1995, (« M/V Pacific Dawn »), 1996 AMC 577 (SDNY 95).

¹⁹² « Otto Candies LLC v. Nippon Kaiji Kyokai Corp. », USCA, 5th Circuit, 2003, 2003 AMC 2409.

¹⁹³Otto Candies voulait procéder à un transfert de classe, pratique courante aux Etats-Unis.

indemnisé de sa perte économique, et la Cour a donc imposé explicitement pour la première fois un *duty of care* à une société de classification.

Toutefois les juges fédéraux d'appel ont fait une remarque importante lors du rendu de leur décision en soutenant que la responsabilité des sociétés de classification devait être limitée. Ainsi les juges rejettent « le fait que les sociétés de classification puissent être responsables pour leur negligent misrepresentation envers les marins, les agents portuaires, les passagers, les propriétaires de marchandises et les affréteurs pouvant se reposer un certificat de classification » pour apprécier de la qualité d'un navire. En dépit de la reconnaissance d'un duty of care imposé à une société de classification soulevant sa responsabilité extracontractuelle, celle-ci doit néanmoins être limitée.

Que se soit au Royaume-Uni ou aux Etats-Unis, la jurisprudence relative au tort of negligence semble favorable aux sociétés de classification, en comparaison avec la sévérité du mécanisme de l'Article 1382 du Code civil français. Toutefois il convient d'atténuer ce propos en précisant que récemment les tribunaux américains deviennent plus enclins à condamner les sociétés de classification du fait de la négligence de leurs experts. Ainsi les tribunaux américains à l'inverse de leurs homologues anglais retiennent qu'un duty of care doit être accordé à tous ceux qui se fieront de manière prévisible aux certificats de classification. Analyse que ne retiennent pas les juridictions anglaises, préférant se réfugier à tort ou à raison derrière le rôle de protecteur de la sécurité des navires et de leurs équipages en mer des sociétés de classification.

Les dommages dus à la pollution par hydrocarbures se caractérisent par leur gravité tant sur le plan écologique qu'humain et financier. C'est la réparation de ces différents préjudices qui pose le plus de difficultés dans ce type de pollution, avec la question de la quantification de ces divers dommages. Elles attirent les médias, elles suscitent le dégoût général de l'opinion publique et elles contribuent à la mauvaise réputation du transport maritime, les pollutions par hydrocarbures sont pour ainsi dire les seuls évènements qui informent le profane de l'existence même des sociétés de classification. Dans un dernier Chapitre nous allons donc traiter de la question de la responsabilité des sociétés de classification en cas de dommages par hydrocarbure avec en toile de fond diverses catastrophes pétrolières qui ont récemment secoué l'actualité.

CHAPITRE 3 : LA RESPONSABILITE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION EN CAS DE POLLUTION PAR HYDROCARBURES

Comme nous l'avons observé dans notre propos introductif, ce qui caractérise ce mémoire, c'est l'ampleur des perspectives qui l'encadre et la pluralité des sujets à traiter. C'est ainsi, qu'après avoir étudié dans ses principes la responsabilité contractuelle dans un premier Titre et la responsabilité extra-contractuelle des sociétés de classification, il conviendra désormais de s'attarder sur un cas particulier de ce dernier type de responsabilité, en cas de survenance d'une pollution pétrolière due au naufrage d'un navire classé par elle.

Nous nous limiterons dans cet ultime Chapitre au traitement de la responsabilité en cas de pollution par hydrocarbures avec la Convention CLC 69/92 et à la polémique qui entoure son application aux sociétés de classification (Section 1), puis nous traiterons de deux cas concrets à travers les jurisprudences Erika et Prestige (Section 2).

<u>Section 1 : Les diverses responsabilités en cas de pollution par</u> hydrocarbures

Dans cette première section, il conviendra de traiter du principe de la limitation de responsabilité en cas d'accident avec un pétrolier, à savoir l'application de la convention CLC 69/92 au propriétaire du navire pollueur (§1) et ensuite nous débattrons sur la controverse quant à l'application de cette convention internationale aux sociétés de classification (§2).

§1) L'application de la Convention CLC 69/92 aux propriétaires de navires : principe

S'il est une date à retenir pour les maritimistes, ce serait sans aucun doute le 18 mars 1967. La catastrophe causée par le naufrage du pétrolier *Torrey Canyon* ce jour là, fut en effet le plus célèbre et le plus triste événement maritime du XXème Siècle. La marée noire qui suivit le naufrage causa une catastrophe écologique sans précédent dans l'histoire du transport maritime et fit prendre conscience aux Européens qu'un tel désastre pouvait toucher leurs

côtes. Cette marée noire fut également le déclencheur d'un certain nombre de mesures légales visant à faire face efficacement à ce type de catastrophe.

Aux Etats-Unis, la responsabilité du propriétaire de navire en cas de pollution par hydrocarbures était prévue par le *Limitation of Liability Act* de 1851. Ce texte limitait la responsabilité du propriétaire du pétrolier ayant causé l'accident à la valeur du navire après le naufrage. Dans le cas du *Torrey Canyon*, la responsabilité de l'Union Oil Compagny of California, société qui armait et avait en propriété le *Torrey Canyon*, aurait été limité à 48\$ soit la valeur du canot de sauvetage demeuré intact¹⁹⁴. Ne restant généralement rien d'un navire qui vient de sombrer, il est évident que ce système était nettement insuffisant au regard des compensations qu'il offrait aux victimes de telles catastrophes, surtout en prenant compte la nocivité du produit et les dégâts à l'environnement qu'il peut engendrer.

A la suite du naufrage du *Torrey Canyon* dans la Manche, a donc été mis en place la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹⁹⁵ (ci après, Convention CLC 69/92) et entrée en vigueur le 19 juin 1975. Cette Convention a été la base d'un système innovant de compensation des victimes de pollutions marines dus aux hydrocarbures, à la suite d'accidents pétroliers notamment (marées noires).

La Convention CLC 69/92 a instauré le principe de la responsabilité sans faute/objective du propriétaire du navire pour la pollution qu'il a causée, conséquente aux hydrocarbures contenus dans son navire et libérés par la suite. Toutefois, ce système prévoit une assurance obligatoire du propriétaire du navire, mais étant donné la nature de la responsabilité auquel sera soumis l'assuré, aucun assureur n'assurerait en RC un propriétaire de pétrolier. C'est pour cela que la Convention CLC 69/92 a prévu une responsabilité limitée à un certain montant par tonnes d'hydrocarbures déversées. La Convention CLC 69/92 prévoit donc un plafond limitant la responsabilité du propriétaire du pétrolier quel que soit son type et son tonnage. Le système de la Convention CLC 69/92 prévoit ainsi, que le propriétaire du navire soit obligatoirement assuré pour le montant maximal auquel sa responsabilité pourra être retenue. En plus de cette Convention, avait été signée à Bruxelles le 18 décembre 1971 une convention portant création du Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus à

⁻

¹⁹⁴LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007, p.272.

¹⁹⁵En anglais, The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).

la Pollution par les Hydrocarbures¹⁹⁶ (ci après FIPOL) qui créa une masse financière nécessaire à l'indemnisation des victimes.

La Convention CLC 69/92 par son système innovant a rencontré un succès quasi immédiat et a été modifiée plusieurs fois après son entrée en vigueur: en 1976 le DTS remplace la monnaie de référence alors le Franc Poincaré, en 1984 les plafonds d'indemnisation sont accrus, suivirent d'autres modifications en 1992 et en 2000. Mais de par son importance et comme nous le verrons par la suite plus en détail, c'est le Protocole de 1992¹⁹⁷ (CLC PROT 92 entré en vigueur en mai 1996) qui a apporté les transformations les plus conséquentes à la Convention CLC 69/92.

Selon l'Article III (1) de la Convention CLC 69/92, la personne qui possède le navire en propriété au moment de l'accident est responsable de la pollution qu'il a causée par les hydrocarbures qui se sont échappés des cales de son navire.

Le champ d'application de la CLC 69/92 est limité aux seuls dommages causés par des pollutions aux hydrocarbures transportés dans les cales d'un *tanker*, ou pour les dommages causés par le soutage du navire (dégazage...). Le dommage doit de plus être survenu sur le territoire d'un Etat contractant et causé par une fuite ou un rejet.

Le CLC PROT 92 signé à Londres le 27 novembre 1992 a donc été une modification importante de la Convention CLC originale. En ce sens qu'il instaure un système de canalisation de la responsabilité (channeling) sur le propriétaire du navire qui a causé le dommage. Ainsi cette canalisation de responsabilité implique que le propriétaire du navire soit responsable sur la base de la Convention CLC 69/92. L'article III (1) de ladite Convention prévoit que « le propriétaire du navire au moment de l'événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement (...) ». Cette disposition n'aurait de sens si le paragraphe 4 de ce même article III ne venait pas préciser qu'« aucune demande de réparation de dommage de pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente convention ». La Convention CLC 69/92 focalise donc l'action en responsabilité et canalise cette responsabilité contre le propriétaire du pétrolier et « le pousse à prendre les mesure voulues pour que son

-

¹⁹⁶En anglais, *The International Oil Pollution Compensation Fund* (IOPC Fund).

¹⁹⁷Le Protocole de 1992 a été ratifié par 110 pays représentants 94,27% du tonnage mondial.

navire soit en état de garantir la sécurité »¹⁹⁸. De plus selon certains auteurs le fait que la responsabilité soit canalisée sur le propriétaire du navire est justifié car « dans un transport pétrolier, le nombre de responsables possibles est élevé »¹⁹⁹ et c'est donc le propriétaire du navire qui doit être responsable. Toutefois, le propriétaire du navire ne saurait être responsable s'il prouve que l'accident pétrolier est dû à des circonstances particulières telles que l'acte de guerre, un événement de mer d'une nature exceptionnelle, un acte ou une omission délibéré d'un tiers ou encore la négligence d'un Gouvernement (Art. III (2) CLC 69/92) de même que la limitation de sa responsabilité sauterait en cas de faute lourde de sa part.

Comme observé auparavant, cette responsabilité est limitée et les plafonds sont depuis un amendement à la Convention CLC PROT 92 passé en 2000 suite au naufrage l'*Erika*, de l'ordre de 4,51 millions de DTS pour un navire n'excédant pas 5000 TJB et à 635 unités de compte par tonneaux supplémentaires entre 5000 et 140 000 tonneaux avec un maximum porté à 89,77 millions d'unités de compte au dessus de 140 000 tonneaux. Le Protocole de 1992 du FIPOL garantit quant à lui une compensation de 203 millions de DTS maximum par accident. Depuis 2005 un fonds supplémentaire a été mis en place par les 11 Nations l'ayant ratifié et qui prévoit une compensation s'élevant à 750 millions de DTS. Le FIPOL est alimenté par les sociétés de chaque Etat ayant reçu plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de lourd pendant l'année. La contribution de ces différentes personnes morales est décidée par l'Assemblée du FIPOL qui fixe ces « cotisations » en fonction des quantités d'hydrocarbures importées.

Les marées noires ou toutes autres pollutions par hydrocarbures causent des dommages qui sont difficilement réparables tant les demandes d'indemnisation sont parfois élevées. Après la pollution causée par le *Braer* au Pays de Galles en 1993, le FIPOL indemnisa les plaignants à hauteur de 51,9 millions de Livres Sterling. Plus tard pour le naufrage du pétrolier russe *Nakhodka* en janvier 1997 au Japon, la demande d'indemnisation au FIPOL atteignit 110 millions de Livres Sterling. Pour les catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige* en 1999 et 2002 que nous traiterons par la suite, les demandes d'indemnisation ont toutes deux excédé le

¹⁹⁸BOISSON Philippe, « *La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC ?* », D.M.F., Septembre 2008, p.696.

¹⁹⁹BEURIER Jean-Pierre, *Droits Maritimes* 2009/2010, Dalloz, 2ème Edition, 2008, p.1164.

plafond du FIPOL. Pour l'*Erika*, la demande d'indemnisation auprès du Fonds fut de 484 millions d'Euros et excéda le milliard d'Euros pour le *Prestige*.

Dans le domaine maritime, il est extrêmement difficile de prouver ce qui a provoqué avec précision un dommage de quelque nature qu'il soit. C'est pour cela que si la responsabilité était basée sur la preuve d'une faute, il aurait été très difficile de prouver pour les victimes de pollution par hydrocarbure la faute de l'armateur, et c'est donc pour cela que la responsabilité sans faute mise en place par la Convention CLC 69/92 et par le droit maritime en général, est plus favorable aux victimes de ce type de dommage. Cela est d'autant plus justifié en matière d'hydrocarbures quant on connaît la dangerosité de ce produit et de ses dérivés. Mais ce type de responsabilité ne peut être admis que si elle est limitée. La combinaison de ces deux principes couplée avec l'obligation d'assurance pour le propriétaire du navire et l'existence d'un Fonds International expressément créé pour compenser victimes de dommages dus aux accidents pétroliers rend ce système très efficace et rapide et surtout il permet l'indemnisation quasi-totale des victimes de pollutions pétrolières.

Ainsi nous pouvons dire aujourd'hui que le système CLC/FIPOL, a jusqu'à maintenant été un succès concernant l'effectivité des compensations attribuées jusqu'à maintenant aux diverses victimes de marée noire²⁰⁰.

§2) La question de l'application de la Convention CLC 69/92 aux sociétés de classification

Nous l'avons vu dans le paragraphe précédent, l'Article III (4) de la Convention CLC 69/92 a depuis le Protocole modificatif de 1992 considérablement élargi son champs d'application quant aux personnes qui ne sauraient être tenues pour responsables en cas de pollutions par hydrocarbures. Il convient donc de s'interroger sur la possibilité de faire bénéficier une société de classification de ces dispositions en cas de dommage causé par une pollution du fait du naufrage d'un navire classé par cet organe classificateur.

⁻

²⁰⁰Notons que les Etats-Unis ont estimé que le système CLC 69/92 FIPOL était insuffisamment sévère et se sont dotés de leur propre législation unilatérale, le *Oil Pollution Act* de 1990 passé après la catastrophe de *l'Exxon Valdez* en 1989 en Alaska (40 000 tonnes de brut en mer).

Cet article précise qu' « aucune demande de réparation de dommage de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention, ne peut être introduite contre :

- a) Les préposés ou mandataires du propriétaire, ou les membres de l'équipage;
- b) Le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ;
 - c) Tout affréteur (...), armateur ou armateur-gérant du navire ;
- d) Toute personne accomplissant des opérations de sauvegarde avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ;
 - e) Toute personne prenant de mesures de sauvegarde;
- f) Tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c, d et e, à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. »

La lecture de l'Article III (4) (b) de la Convention CLC 69/92 nous amène à nous interroger sur la nature de la personne qui « sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire » et de l'éventualité d'assimiler cette « personne » à une société de classification et ainsi de la faire bénéficier de l'exclusion de responsabilité prévue par cette disposition.

Comme presque toujours (et tant mieux !), la doctrine est partagée sur cette question. Certains auteurs comme Francesco Siccardi²⁰¹ ou Philippe Boisson²⁰² estiment en effet que les sociétés de classification ne sont pas « membre de l'équipage » mais effectuent tout de même un service pour le navire et qu'à ce titre elles doivent être protégée par l'Article III (4) de la Convention CLC 69/92. Ainsi selon ces auteurs, il est important de constater qu'une société de classification est une « personne » au sens de la Convention CLC 69/92, une personne morale qui de plus, « s'acquitte de services pour le navire ».

Concernant ce dernier point il conviendra de se reporter à la qualification que nous avons faite du contrat de classification²⁰³ et qui selon nous est un contrat d'entreprise où la société de classification effectue diverses prestations techniques qui consistent en différentes visites et dans la délivrance de certificats aux navires qu'elle visite. Ainsi Philippe Boisson estime que

²⁰¹SICCARDI Francesco, *Pollution Liability and Classification Societies, Is the System a Fair One*? », Il Diritto maritimo, 2005, p.691.

²⁰²BOISSON Philippe, « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC ? », D.M.F., Septembre 2008, p.696.
²⁰³V.pp.22-24.

les sociétés effectuent un service pour le navire car il soutient que c'est « largement sur la base des visites et des rapports, des recommandations et/ou des décisions de la classe que les assureurs corps prennent leur décision de couvrir les risques » et de rajouter que « les visites de classification jouent aussi un rôle important dans la détermination de la valeur marchande des navires lors de leur immatriculation ou dans les transactions commerciales »²⁰⁴. Et comme nous l'avons vu et sans qu'il soit besoin d'épiloguer outre mesure sur ce point, il est clair que la société de classification effectue ses prestations, s'acquitte de son service envers le navire « sans être membre de l'équipage ».

A contrario, Nicolai Lagoni estime quant à lui que la Convention CLC 69/92 ne saurait bénéficier aux sociétés de classification, car si on se réfère selon lui à la lettre du texte qui mentionne expressément « le pilote ou toute autre personne », il est implicitement supposé selon lui que le service dont doit s'acquitter ces autres personnes, « soit similaire à celui rendu par le pilote »²⁰⁵. Lagoni souligne le fait que l'activité des sociétés de classification concerne la sécurité du navire et que cette activité est donc clairement différente à l'activité de pilotage et qu'à ce titre les sociétés de classification ne sauraient être incluses dans les dispositions de la CLC 69/92.

Dans le même esprit, le Professeur Pierre Bonassies refuse clairement aux sociétés de classification l'immunité de l'Article III (4) (b) de la Convention CLC 69/92. Le Professeur Bonassies se fonde sur les travaux préparatoires de cette Convention d'une part et sur les dispositions du texte d'autre part.

Ainsi, le Professeur Bonassies, précise qu'« à aucun moment des discussions survenues à Stockholm ou à Londres la question d'une éventuelle extension des immunités inscrites dans l'Article III aux sociétés de classification n'a été évoqué »²⁰⁶. Le Professeur Bonassies surenchérit en précisant que « jamais les rédacteurs du texte de 1992 ou de ses avant-projets n'ont eu l'intention d'accorder aux sociétés de classification l'immunité confiée par eux au capitaine, pilote ou affréteur »²⁰⁷. On peut toutefois regretter selon nous, que la proposition des Pays-Bas partisan de la canalisation élargie et visant à ajouter aux termes « préposés ou mandataires » la notion « entrepreneurs indépendants » n'a pas été appréciée à sa juste valeur

²⁰⁴BOISSON Philippe, « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC? », D.M.F., Septembre 2008, p.696.

²⁰⁵LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer,

²⁰⁶BONASSIES Pierre, « Sociétés de classification et convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », D.M.F., Septembre 2008, p.691. ²⁰⁷Ibid.

et aurait méritée plus de poids, la société de classification étant selon nous un « *entrepreneur* indépendant ».

De plus, comme Nicolai Lagoni, le Professeur Bonassies estime que pour bénéficier de l'immunité de l'Article III (4) de la Convention CLC 69/92, il aurait fallu que l'opérateur « participe concrètement à la bonne conduite du navire »²⁰⁸ et l'activité de classification n'est pas selon lui une activité proche du pilotage comme aurait pu l'être le lamaneur par exemple. Ainsi toujours selon le même auteur, « rien n'autorise à inclure dans la catégorie ici concernée les sociétés de classification »²⁰⁹ car ces dernières ne s'acquittent d'aucun service à l'égard du navire et « n'interviennent pas concrètement sur le navire à l'inverse des personnes visées par le (b) de l'alinéa 4 de l'Article III »²¹⁰ et qu'ainsi « il n'est ni raisonnable, ni justifié d'étendre ladite immunité aux sociétés de classification, même si par leur action elles participent à la protection de la sécurité maritime »²¹¹. C'est ici l'application de la règle d'interprétation « *ejusdem generis* », selon laquelle, lorsqu'un terme ou une expression générique suit une liste précise de personnes ou de choses, ce terme ou cette expression désigne des personnes ou des choses du même ordre.

Il convient maintenant de s'interroger sur cette fameuse canalisation de responsabilité et d'apprécier l'opportunité de son application aux sociétés de classifications en cas de dommages causés par une pollution pétrolière.

Selon Philippe Boisson, la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire profite aux victimes de la pollution avant tout car ces dernières sont ainsi dispensées « de poursuivre un grand nombre de responsables virtuels devant différentes juridictions » et rajoute que « la canalisation a été conçue pour éviter aux victimes des procès long et coûteux »²¹² et de conclure que le « déplacement de la responsabilité vers un autre acteur du transport maritime peut détruire le système de répartition des risques dans son ensemble »²¹³. De plus, la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire, toujours selon le conseil juridique du Bureau Veritas, permettrait « d'éliminer complètement la nécessité que des personnes autres que le propriétaire du navire n'aient à s'assurer contre les dommages de

 $^{^{208}}$ Ibid.

²⁰⁹ Ibid.

²¹⁰ Ibid.

²¹¹ Ibid

²¹²BOISSON Philippe, « *La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC ?* », D.M.F., Septembre 2008, p.696.
²¹³ Ibid.

pollution »²¹⁴. Ainsi ne pas faire bénéficier les sociétés de classification de l'immunité accordée par l'Article III (4) de la Convention CLC 69/92, alors qu'elle est accordée à d'autres acteurs du *shipping* prestataires de service est une discrimination envers les organismes classificateurs selon M. Boisson et le Professeur Sergio Carbone.

Le débat entre « pro » et « anti » extension de l'Article III (4) de la Convention CLC 69/92 aux sociétés de classification aurait pu se contenter de rester purement théorique si les naufrages de l'*Erika* en 1999 et du *Prestige* en 2002 n'étaient pas venus y donner une approche pratique.

Section 2 : Jurisprudences pertinentes

Dans les deux affaires qui nous occuperont dans cette partie, la responsabilité extra-contractuelle du RINA et de l'ABS fut mise en cause du fait des marées noires monstres conséquentes aux naufrages des deux pétroliers ici en cause, l'*Erika* et le *Prestige*.

Dans les deux cas, les sociétés de classifications incriminées ont invoqué le bénéfice de l'immunité de l'Article III (4) (b) de la CLC pour échapper à l'action en responsabilité dirigée contre elles. Dans les deux affaires les magistrats tantôt français pour l'*Erika* (§1) et américains pour le *Prestige* (§2) ont donné une solution différente dont l'esprit général est conforme à ce que nous avons observé tout au long de ce travail, à savoir une plus grande clémence des juges anglo-saxons vis-à-vis de la responsabilité des sociétés de classification du fait de leurs prestations privées, en comparaison avec la sévérité des juges français.

§1) L'Affaire de « Erika » 215

Dans les faits, l'*Erika* pétrolier battant pavillon maltais, avec quille posée en 1975, sous affrété par le Groupe pétrolier Total-Fina-Elf, a fait naufrage le 12 décembre 1999 lors d'une expédition Dunkerque-Livourne au large des côtes bretonnes avec 37 000 tonnes de fuel lourd à bord. Les conséquences de la marée noire qui suivit le naufrage furent catastrophiques pour l'environnement, 400 kilomètres de côtes souillées du Finistère à la Charente-Maritime.

²¹⁴Ibid.

²¹⁵Trib. corr. Paris, 16/01/2008, « Navire *Erika* », trouvé dans son intégralité sur le site de Légifrance.

Le poids des déchets récupérés avoisina les 250 000 tonnes. Le coût estimé des dommages par les parties civiles avoisine le milliard d'Euros. Le FIPOL et l'assureur de l'*Erika*, la compagnie Steamship Mutual ont versé en décembre 2002, 53 millions d'Euros. Le plafond de versement du FIPOL est de 182 millions d'Euros. Par la suite, le FIPOL a engagé des poursuites contre tous les acteurs de l'accident, armateur, assureur, affréteur, société de classification et propriétaire du navire²¹⁶.

Selon les différents rapports d'expertise établis après le naufrage, l'*Erika* a coulé en raison de la rupture d'une cloison interne qui séparait deux citernes en pleine charge corrodées et oxydées. Les fissures se sont alors propagées sur toute la coque entrainant la cassure de l'*Erika*, provoquant ainsi sa perte dans les eaux de l'Atlantique.

L'Affaire *Erika* a mis en lumière certaines pratiques douteuses du *shipping* ainsi que le régime particulier de la navigation sous pavillon de complaisance.

Concernant ce qui nous importe dans cette affaire à savoir le rôle de la société de classification, qui était le RINA en l'espèce. Le RINA avait ordonné le 24 novembre 1999 à Augusta en Sicile, moins d'un mois avant le drame, différents travaux sur la cloison posant soucis, travaux qui n'ont jamais été effectués. Notons sur ce point que l'*Erika* avait en trois ans été contrôlé sept fois dans différents ports d'escales, sans que des travaux structurels sur le navire ne soient entrepris sérieusement.

Sur le plan judiciaire, le très médiatique procès débuta en février 2007 ; parmi les accusés figurait, aux côtés du propriétaire de l'*Erika*²¹⁷, de son gestionnaire, de l'Affréteur Total, du commandant indien, la société de classification italienne RINA. Le Tribunal correctionnel de Paris rendit son jugement le 16 janvier 2008²¹⁸. Le Groupe Total fut reconnu coupable de pollution maritime et fut condamné à payer une amende de 375 000 Euros et à verser un montant record de dommages-intérêts s'élevant à 192 millions d'Euros. L'armateur, le gestionnaire et le RINA ont également été déclarés coupables de fautes caractérisées et

²¹⁶L'identité de ce dernier ne fut jamais établie avec exactitude tant il fut difficile pour les enquêteurs de s'y retrouver entre le propriétaire apparent Tevere Shipping (boîte aux lettres maltaise), la société de gestion nautique basée à Ravenne, l'affréteur helvético-bahamien et le sous affréteur Total. La succession de sociétés écrans et de coquilles vides dans l'Affaire de l'*Erika* n'a donc pas permis de déterminer avec précision le véritable propriétaire du navire même si tous les regards sont tournés vers les ports du Pirée et de Naples.
²¹⁷Présent physiquement, mais comme nous l'avons précisé (v.supra), il n'est pas le propriétaire de l'*Erika*, mais il est celui qui selon les termes du Tribunal avait un pouvoir « *de contrôle et de direction sur le navire* ».
²¹⁸Comme Me. Patrick Simon, nous ne pouvons que regretter la pénalisation de cette affaire. Ainsi dans les autres pays maritimes, les grandes affaires de pollution se sont toutes réglées sur le plan civil (responsabilité extra-contractuelle). Cela est regrettable pour la qualité de notre droit maritime qui soufre déjà du dessaisissement régulier des juges français au profit d'autres juges quand une affaire revêt une coloration maritime. V. SIMON Patrick Me., « *Le jugement Erika met-il a mal le droit maritime* ? », D.M.F., Septembre 2008, p.748.

condamnés.

Concernant l'organisme classificateur, le Tribunal correctionnel de Paris lui reproche de ne pas avoir permis l'immobilisation de l'Erika en renouvelant le certificat de classe d'un navire clairement en piteux état²¹⁹, et que l'inspecteur du RINA avait détecté des plaques de rouille entre les citernes affectant considérablement la sécurité du navire, ce qui en toute logique aurait dû provoquer l'immobilisation immédiate de l'*Erika*.

Le Tribunal correctionnel estime donc que l'inspecteur du RINA « en renouvelant (...) les certificats de classe dans la précipitation et (...) sous la pression des contraintes commerciales » a engagé la responsabilité du RINA.

Le RINA a tout d'abord soulevé l'immunité de juridiction dont il sollicite l'application en prétendant avoir agi en vertu d'une délégation consentie par l'Etat maltais²²⁰ et bénéficie à ce titre de l'immunité de juridiction dont la conséquence serait l'incompétence des juridictions françaises au profit des juridictions maltaises. Le Tribunal n'a pas fait droit au RINA sur ce point.

Le RINA soutenait également, et c'est ce qui nous intéresse, qu'il bénéficiait de l'Article III (4) (b) de la Convention CLC 69/92 qui lui faisait bénéficier de l'immunité contre toute action en responsabilité engagée contre elle puisque selon cette disposition la responsabilité en cas de pollution par hydrocarbure est canalisée, dirigée sur le propriétaire du navire.

Les magistrats du Tribunal correctionnel de Paris se sont penchés sur la question de savoir si le RINA pouvait bénéficier de cette disposition et ainsi échapper à sa responsabilité pénale du fait du délit de pollution.

Toutefois les juges ont estimé que l'Article III (4) (b) ne pouvait bénéficier à une société de classification et rejettent ainsi la demande du RINA en précisant qu'« en visant de façon générique les pilotes ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire, l'exclusion prévue par le b) du paragraphe IV de l'article III ne peut s'entendre que de celle relative aux personnes, qui, sans être membres de l'équipage, s'acquittent de prestations pour le navire en participant directement à l'opération maritime, situation qui n'était pas celle de la société RINA à l'égard de l'Erika ».

Les principaux accusés dont le RINA ont fait appel de cette décision de première instance. Il est prévu que le procès en appel se déroule du 5 octobre au 18 novembre 2009.

²²⁰Malte dispose de 12 inspecteurs pour 1300 navires sous son pavillon!

-

²¹⁹L'organisme américain MacKenzie lui avait donné une note de 1 sur 5.

Il convient maintenant de se pencher sur l'Affaire *Prestige* dont un jugement a été rendu le 2 janvier 2008 aux Etats-Unis et qui propose une solution différente de celle donnée par les juges hexagonaux quelques jours plus tôt.

§2) L'Affaire Prestige²²¹

le 13 novembre 2002, le pétrolier *Prestige*, sous pavillon bahamien, qui transportait 77 000 tonnes de fuel lourd, s'est brisé en deux au large de la province autonome de Galice en Espagne, laissant s'échapper une quantité d'hydrocarbure considérable. La marée noire qui suivit pollua la côte Atlantique entre Vigo et Brest et laissa derrière elle environ 160 000 tonnes de déchets d'hydrocarbures. Le Prestige était classé par l'ABS.

Par la suite le Gouvernement espagnol a engagé une action en justice devant la Cour fédérale de District Sud de l'Etat de New York contre l'ABS pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre estimé à environ 1 milliard de dollars. L'Etat espagnol a notamment affirmé que l'ABS avait fait preuve de négligence au moment de l'inspection du Prestige et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.

L'ABS a formé une demande reconventionnelle contre cette accusation de l'Etat espagnol, en soutenant que si l'Espagne avait subi des dommages c'est uniquement du fait de sa propre négligence. Ainsi l'ABS par sa propre action demande à l'Etat espagnol de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans l'Affaire Prestige.

Selon l'avocat sud-africain Peter Dawson, la manœuvre de l'Etat espagnol est claire. Ainsi, l'action dirigée contre l'ABS a été faite uniquement dans le but de détourner l'attention du public sur les propres négligences de l'Espagne dans la conduite des opérations de sauvetage du *Prestige* et dans l'échec total de l'Espagne a contenir et contingenter la pollution. Selon cet avocat, il est clair que nous sommes ici confronté à l'affrontement classique entre une tierce partie (l'Espagne) cherchant à se faire dédommager auprès d'une « *deep Pocket* » (l'ABS) aux Etats-Unis²²². Philippe Boisson quant à lui soutient que la manœuvre espagnole visait à

²²¹« Reino de Espana v. The American Bureau of Shipping », S.D.N.Y, 2008.

²²²DAWSON Peter, « *Liability of Classification Societies : The debate continues* », Liability of Classification Societies 25.05.04.doc, 7 octobre 2004.

« contourner le système de canalisation/limitation de la responsabilité afin d'obtenir une réparation plus importante en présence d'un affréteur défaillant (suisse) et d'une société de classification bien assurée et donc solvable » ²²³.

Dans sa défense, l'ABS faisait valoir d'une part qu'il était en vertu de l'Article III (4) (a) de la Convention CLC 69/92 « un préposé ou mandataire du propriétaire » du Prestige et que d'autre part, il entrait dans la catégorie « pilote ou toutes autres personnes, qui sans être membre de l'équipage s'acquitte de services pour le navire », selon les termes de l'Article III (4) (b) de la même Convention.

Ainsi selon l'ABS, toute demande d'indemnisation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui.

L'ABS soutenait également que selon la lettre de l'Article IX (1) de la Convention CLC 69/92, l'Etat espagnol ne peut pas présenter sa demande d'indemnisation devant un tribunal américain, pour la bonne et simple raison que comme nous l'avons vu plus haut, les Etats-Unis ne sont pas partie à cette Convention, et qu'ainsi les tribunaux américains étaient incompétents pour connaître de cette affaire.

Le 2 janvier 2008, les juges fédéraux américains ont tout d'abord rejeté les prétentions de l'ABS qui se voulait voir rattaché le bénéfice de l'Article III (4) (a) de la CLC 69/92 et la qualité de mandataire y afférant, car les juges ont estimé que l'ABS était un organisme parfaitement indépendant mandaté par aucune personne et qui ne travaillait pas au nom de l'armateur du *Prestige*.

Toutefois, et c'est là que cette décision prend toute son importance et se distingue de la jurisprudence française, les juges fédéraux new-yorkais ont accepté l'argumentation de l'ABS faisant valoir que celle-ci en tant que société de classification entrait dans la catégorie du (b) de l'Article III (4) de la Convention CLC 69/92. Ainsi, selon les magistrats ce texte devait être interprété conformément au sens communément attribué aux termes de la Convention CLC 69/92 dans leur contexte en prenant en compte son intention. Ainsi la District Court au travers du juge Laura Taylor Swain²²⁴ a jugé que le (b) de l'Article III (4) ne comportait aucune incertitude ou ambiguïté (*plain and unanbiguous*) et que la règle d'interprétation *ejusdem generis* que nous avons vu plus haut, ne trouvait pas à s'appliquer et que l'ABS était

²²⁴V. Annexe 2.

-

²²³BOISSON Philippe, « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC ? », D.M.F., Septembre 2008, p.696.

bien une personne qui sans être membre de l'équipage du *Prestige* s'était acquittée de services pour celui-ci et ce au sens de la Convention CLC 69/92.

Concernant l'incompétence des juges américains soulevée par l'ABS, ceux-ci ont répondu que l'Espagne qui était Partie à la Convention CLC 69/92 était quant à elle liée par ce texte et devait par conséquent ne pas poursuivre l'ABS devant les juridictions américaines mais espagnoles.

Le Royaume d'Espagne a été débouté de son action contre l'ABS, au contraire du RINA qui a quant à lui été condamné dans l'Affaire de l'*Erika*. Le Royaume d'Espagne a fait appel de cette décision devant la Cour d'Appel fédérale du 2^{ème} Circuit.

En 2003 et selon le Mémorandum de Paris, il y avait 11 000 navires en activité présentant un risque important pour la sécurité maritime²²⁵. Aujourd'hui ce nombre tendrait à stagner.

Toutefois, après ces deux catastrophes qui ont sensiblement détérioré l'image du transport maritime, les institutions européennes ont tenté de réagir. Ainsi, trois ensembles de mesures appelés Paquet Erika I, II et III ont été mis en place par la Commission Européenne. Le Paquet Erika III, adopté par le Parlement Européen en mars 2009 instaure des mesures visant à une plus grande responsabilisation des sociétés de classification agréées pour qu'elles participent elles aussi en interne à l'élimination des navires dangereux et présentant un risque manifeste pour la sécurité maritime et pour la qualité de nos littoraux. Parmi ces mesures, il y a l'instauration de sanctions financières aux sociétés de classification qui ne fourniraient pas les prestations que l'on pourrait légitimement attendre d'elles. Si toutefois ce premier palier s'avérait insuffisant, la société de classification fautive pourrait se voir retirer sa licence communautaire comme l'avait suggéré l'Espagne pour l'ABS dans le cas du *Prestige*.

Mais déjà en interne, les sociétés de classification prennent leurs propres mesures, ainsi depuis mars 2003, l'IACS se réserve désormais la possibilité de refuser de classer des navires immatriculés sous pavillon de complaisance²²⁶.

²²⁶OSLER David, « *Classification Societies will take flag state into account* », Financial Times, 12/02/03.

108

²²⁵Parmi eux, 1000 seraient classés aux LR, trouvé dans OSLER David, « *Classification Societies will take flag state into account* », Financial Times, 12/02/03.

CONCLUSION

Pour conclure notre projet, rappelons tout d'abord que nous avons tous une part de responsabilité envers notre environnement, envers les marins qui prennent des risques parfois insensés à bord de navires de faibles standards pour transporter notre pétrole et nos biens de consommation. Mais nous avons également la responsabilité de nous assurer que les sociétés de classification remplissent leur rôle avec diligence et sans la pression économique de leurs clients armateurs.

La responsabilité des sociétés de classification du fait de leurs prestations privées est une question qui a reçu la plus grande attention ces dernières années avec l'augmentation des contentieux dirigés contre elles par des tiers. Ainsi le long débat sur leur responsabilité a pris en 2002 une tournure internationale quand le Gouvernement espagnol attaqua en justice la société de classification qui certifia le *Prestige*.

Au rythme où ces diverses actions vont, certains auteurs comme Philippe Boisson n'hésitent pas à affirmer que le risque de disparition et de liquidation des sociétés de classification n'a jamais été aussi élevé, avec les problèmes sociaux que nous pouvons imaginer. Ainsi le Bureau Veritas a dû diminuer son activité aéronautique car il était trop risqué d'un point de vue « responsabilité » de la maintenir.

Pour certains auteurs en effet, les tribunaux sont dans une phase de criminalisation. Celle-ci appuyée par une culture de la faute perpétuelle en imposant une responsabilité de plus en plus forte et une limitation de responsabilité de plus en plus faible tout cela pour aller dans le sens de la sécurité en mer des marins et des navires. Référence est ici faite à la France et à l'Affaire de l'Erika qui est l'un des seuls Etats maritimes à criminaliser et à entrainer sur le terrain pénal les organismes classificateurs. Criminalisation qui amène certains auteurs à affirmer que cette perpétuelle recherche de responsabilité et de criminalisation de la personne morale est un phénomène franco-français qui trouve ses origines dans notre culture « jacobino étatiste » emprisonnée dans « une sorte de culte de l'indignation qui sacrifie sur l'autel médiatique un bouc émissaire »²²⁷.

Mais plus concrètement traiter de la responsabilité des sociétés de classification c'est traiter de l'actuelle remise en cause des fondements du droit maritime. Car le caractère indispensable

²²⁷SIMON Patrick Me., « Le jugement Erika met-il a mal le droit maritime? », D.M.F., Septembre 2008, p.748.

des sociétés de classification fait de ces organismes autre chose que des simples fournisseurs de services subsidiaires, mais sont un des fondements de l'activité maritime.

Le transport et le commerce maritime traversent aujourd'hui une période de remous conséquente avec la remise en cause de l'institution de la limitation de responsabilité, quasi millénaire, qui n'est plus tenable selon certains auteurs car elle est profondément injuste, aussi avec la protection croissante accordée par statuts aux tierces parties. Tout cela est pour certains parfaitement justifié car le progrès et les avancées technologiques font que le domaine nautique ne doit plus être aujourd'hui une exception, et que les exceptions en place ne sont plus justifiées car jugées obsolètes par nombre d'auteurs.

Alors pourquoi le transport maritime, le commerce maritime et plus généralement l'industrie maritime ont-ils une si mauvaise image aujourd'hui auprès du public ? « La confiance a été perdue » selon Me. Luis Figaredo²²⁸. Cette confiance a été perdue du fait de l'existence sur nos mers de navires qui n'y ont tout simplement plus leur place, en raison du danger qu'ils font courir à la sécurité aux des gens de mer, au public et à l'environnement. Le problème réside dans le fait que ces navires se sont vus octroyés un certificat de classe les confortant dans leur droit à la navigation alors qu'ils devraient être au *scrap* depuis longtemps.

Les sociétés de classification sont aujourd'hui sont à tort ou a raison sous les projecteurs de la responsabilité dès qu'il s'agit de sécurité en mer. Malgré le principe qu'elles ne peuvent pas être responsables de la navigabilité des navires - cette obligation reposant sur les épaules du propriétaire du navire - c'est tout de la façon même dont le public perçoit les sociétés de classification ; la présomption de navigabilité que crée le certificat de classification allant dans ce sens. Ainsi le public et les acteurs du monde maritime voient dans le certificat de classification une garantie de sécurité pour les gens de mer et l'environnement. Cette garantie selon nombre d'auteurs ne doit pas être une garantie de façade et doit correspondre à la vraie réalité en terme de sécurité du navire contrôlé et pour lequel les certificats sont délivrés.

Nous pensons que la question de la responsabilité des sociétés de classification doit se résoudre sur le plan international. Ainsi le CMI en 1992 a mis en place un *think tank* sur l'Etude des Questions relatives aux Sociétés de Classification. Il en ressortit un texte nommé « *Principes de Conduite des Sociétés de Classification* » adopté et amendé par l'Assemblée

_

²²⁸FIGAREDO LOPEZ Luis, « *Issues arising from récent marine incident that could affect class liability* » publié le 04/03/06 dans Summary of the Paper (International Tribunal for the Law of the Sea).

Générale du CMI en 1994. Ce texte prévoyait les standards pouvant être appliqués à une société de classification impliquée dans un accident maritime.

Notons également que certains auteurs souhaitent que l'OMI encourage la création d'une convention internationale sur les sociétés de classification où leurs rôles seraient définis avec précision²²⁹. Une convention de ce type clarifierait, et c'est ce que la jurisprudence des systèmes juridiques que nous avons étudiés n'arrive pas à définir avec précision, jusqu'où les tierces parties ont-ils un intérêt à agir dans le navire qui leur permettrait d'agir contre une société de classification. Mais tous les textes qui sont aujourd'hui en vigueur laissent un espace trop grand aux contentieux relatifs aux sociétés de classification et à l'incertitude de la jurisprudence, notamment en matière extra-contractuelle, comme nous l'avons observé tout au long de ce travail. Car s'il est vrai et la jurisprudence française et étrangère le montrent bien, les cocontractants des sociétés de classification les assignent rarement sur la base contractuelle. C'est vis-à-vis des tiers que se posent les problèmes, car les sociétés de classifications sont vulnérables envers les tiers. Mais cette responsabilité est justifiée, car exercer une activité qui n'est pas gratuite sans être responsable vis-à-vis des tiers qui souffriraient de cette activité est une aberration. Mais c'est la recherche de la frontière de cette responsabilité de la société de classification qui est litigieuse et, comme observé, la jurisprudence balbutie sur ce point ; les solutions étant extrêmement diverses de chaque côté de l'Atlantique. Toutefois nous avons vu que l'importance de la sécurité des personnes et de l'environnement exige la plus grande sévérité à l'égard des personnes physiques ou morales qui ont causé des atteintes à l'environnement marin et aux marins. C'est en partant de ce postulat que tantôt la jurisprudence n'hésite pas à condamner les sociétés de classification ou à justement les exonérer de toute responsabilité car leur rôle sécuritaire pour les navires et leurs équipages ne saurait les rendre responsables tant contractuellement qu'envers les tiers. La tendance globale veut ainsi que les juges anglais, avec l'Affaire du Nicholas H surtout, soient les plus généreux envers les organismes classificateurs. Le comportement des juges américains et français étant plus difficile à déterminer tant les décisions apparaissent évolutives, surtout aux Etats-Unis.

_

²²⁹ANTAPASSIS Anthony, « *Liability of Classification Societies, Vol 11.3, Electronic Journal of Comparative Law* », December 2007, trouvé dans : http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf.

Nous pensons donc qu'il doit y avoir un certain équilibre dans la mise en jeu de la responsabilité des sociétés de classification dans leurs prestations privées.

Cet équilibre ne doit-il pas reposer sur l'existence d'un droit maritime vigoureux et existant mais toutefois ouvert aux assouplissements de la jurisprudence ?

ANNEXES

ANNEXE	<u>1</u> :	Arrêt	de	la	Cour	d'Appel	de	Versailles	en	date	du	5	février	2009,
« Navire M	erar	ıti 38 »		• • • •			••••		••••					.p.113
ANNEXE	<u>2</u> : (Opinior	ı du	Un	ited St	ates Distr	ict J	ludge Laura	ı Ta <u>r</u>	ylor S	wair	ı da	ans la de	écision
« Reino de	Esp	oana v.	Am	eric	an Bu	reau of S	hipp	oing », USD	C, S	SDNY	, pu	bli	ée le 2 j	janvier
2008														p.133

ANNEXE 1 : Arrêt de la Cour d'Appel de Versailles en date du 5 février 2009, « Navire *Meranti 38* »

COUR D'APPEL DE VERSAILLES

12ème chambre section 2

D.C./P.G. ARRET Nº nac: 50D

Code

contradictoire

DU 05 FEVRIER 2009

R.G. Nº 06/07768

AFFAIRE:

S.A. BUREAU VERITAS - Registre International Classification de Navire et d'Aéronefs

C/

Société MANSAL **OFFSHORE** QSC anciennement Mansal dénommée Offshore WII - Mansal Offshore

Décision déférée à la cour: Jugement rendu le 29 Septembre 2006 par le Tribunal de Commerce de NANTERRE Nº chambre:

N° Section:

N° RG: 2002F00901

Expéditions exécutoires

Expéditions délivrées le :

à:

Me Jean-Pierre

BINOCHE

SCP JUPIN & ALGRIN

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LE CINO FEVRIER DEUX MILLE NEUF,

La cour d'appel de VERSAILLES, a rendu l'arrêt suivant, après

prorogation, dans l'affaire entre :

S.A. BUREAU VERITAS - Registre International de Classification de Navire et d'Aéronefs ayant son siège 17 Bis Reflets, Immeuble B 22 - La Défense 2, 92400 place des COURBEVOIE, agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège.

représentée par Me Jean-Pierre BINOCHE, avoué - N° du dossier 06/660

Rep/assistant : Me Luc GRELLET, avocat au barreau de PARIS

(R.094).

APPELANTE

Société MANSAL OFFSHORE OSC anciennement dénommée Mansal Offshore Wil - Mansal Offshore ayant son siège Qatar PO Box 1310, Doha Qatar, Golfe Arabique, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège.

représentée par la SCP JUPIN & ALGRIN, avoués - N° du dossier 022937

Rep/assistant : Me Bertrand COURTOIS, avocat au barreau de PARIS.

INTIMEE

Composition de la cour :

L'affaire a été débattue à l'audience publique du 18 Novembre 2008, Monsieur Denis COUPIN, conseiller, ayant été entendu en son rapport, devant la cour composée de :

Monsieur Albert MARON, Président,

Monsieur Denis COUPIN. conseiller,

(rédacteur)

Madame Marion BRYLINSKI, conseiller désignée par ordonnance de Monsieur le Premier Président en date du 17 novembre 2008.

qui en ont délibéré,

FAITS, PROCEDURE ET MOYENS DES PARTIES

Le 27 janvier 1998 la société MANNAI CORPORATION, société mère de MANSAL OFFSHORE, a acheté un navire neuf dénommé MERANTI 38, mis en chantier en 1996 par un chantier naval malais en tant que "Cargo ship/Deck ship, costal waters" et qui avait été classé par la société BUREAU VERITAS dans la catégorie 3/3 (excellent état).

Afin de répondre aux besoins de son client utilisateur, la QATAR PETROLEUM, le nouveau propriétaire a confié au chantier LAMPRELL, situé aux Emirats Arabes Unis, l'exécution de modifications visant à transformer ce navire en barge auto-propulsée munie de pieds rétractables devant lui permettre un appui au sol, destinée à recevoir deux grues de 40 et de 25 tonnes et permettant de loger jusqu'à 136 personnes. Cette unité a reçu le nouveau nom de LEEN.

Préalablement aux travaux de transformation, la société MANSAL OFFSHORE a confié à la société BUREAU VERITAS, selon contrat du 13 juin 1998, la classification de l'unité à convertir en offshore.

S'appuyant sur des rapports d'expertises amiables, la société MANSAL OFFSHORE a estimé que les soudures des tôles du bateau acheté présentaient des défauts rédhibitoires et a fait procéder à leur reprise ce qui a généré, selon elle, des préjudices considérables tenant aux coûts de réparation, au temps perdu et aux frais engagés.

Les sociétés MANNAI CORPORATION QSC et sa filiale MANSAL OFFSHORE QSC ont imputé la responsabilité de ces préjudices à une faute quasidélictuelle commise par la société BUREAU VERITAS dans la classification du navire MERANTI 38 qui était affecté, selon elles, d'un grand nombre de désordres et de défauts majeurs empêchant toute exploitation immédiate.

Elles ont assigné la société BUREAU VERITAS devant le tribunal de commerce de Nanterre en lui réclamant, sur le fondement des articles 1382 et 1383 du code civil, à titre de réparation du préjudice, la somme de 9.518.118,94 US dollars ou sa contre-valeur en euros avec intérêts légaux et anatocisme.

Elles ont ultérieurement ramené leur demande principale aux sommes de 4.086.157,60 US dollars et 9.901,97 livres sterling.

La société BUREAU VERITAS a discuté l'intérêt à agir de la société MANNAI CORPORATION et a revendiqué l'application du droit malais en fonction du lieu du dommage allégué. Elle a, subsidiairement, dénié toute faute et discuté le montant allégué du surcoût.

Par jugement du 29 septembre 2006, le tribunal a donné acte à la société MANNAI CORPORATION de ce qu'elle avait cédé à la société MANSAL OFFSHORE ses droits se rapportant au navire MERANTI 38. Il l'a déclarée recevable mais l'a déboutée de ses demandes.

Il a considéré que le fait éventuellement dommageable résultant de la classification délivrée par la société BUREAU VERITAS avait pris naissance en France et a donc retenu que le droit français avait vocation à s'appliquer.

Il a dit que la société BUREAU VERITAS avait manqué à son devoir de contrôle étroit, continu et rigoureux de la construction du navire MERANTI 38 en tant que "deck ship" et qu'elle avait commis une faute en délivrant la classification 3/3 assortie du symbole de la croix de Malte.

Il a, en conséquence, condamné la société BUREAU VERITAS à payer à la société MANSAL OFFSHORE la somme de 4.071.441,60 US dollars ou sa contrevaleur en euros au jour du jugement avec intérêts calculés au taux légal à compter du 03 décembre 2001 et capitalisés, ordonnant l'exécution provisoire avec constitution d'une caution en garantie et alloué à la société MANSAL OFFSHORE 70.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile.

La société BUREAU VERITAS, qui a interjeté appel de cette décision à l'encontre de la société MANSAL OFFSHORE, dénonce la déloyauté du comportement de celle-ci qui aurait retenu des informations nécessaires à la compréhension du litige et fait disparaître ou constitué unilatéralement des éléments de preuve.

Elle explique la tentative de la société MANSAL OFFSHORE d'amalgame entre les prestations qu'elle a fournies à deux ans d'intervalle, dans des pays différents, en exécution de contrats distincts et pour des cocontractants qui ne sont pas les mêmes.

Elle sollicite l'infirmation du jugement qui s'est borné à débouter la société MANNAI CORPORATION et conclut à l'irrecevabilité de cette dernière.

Elle ne discute pas le terrain juridique de la responsabilité quasi-délictuelle sur lequel la société MANSAL OFFSHORE a placé son action mais considère que les négligences alléguées qui lui sont reprochées n'ont pu être commises que par son inspecteur en Malaisie où le certificat de classe a été émis.

Invoquant les règles de droit international privé et la jurisprudence, elle soutient que le fait dommageable s'est produit lors de la construction du navire en Malaisie et en déduit, réfutant à cet égard les arguments de la société MANSAL OFFSHORE, que seul le droit malais doit être appliqué.

Elle explique que, selon l'avis d'un avocat de ce pays, en droit malais la responsabilité d'une société de classification ne peut être recherchée sur le terrain non-contractuel qu'à la condition de prouver au préalable qu'elle est redevable d'un "duty of care" ou obligation de soin.

Elle relève l'absence de "proximity" entre elle et la société MANSAL OFFSHORE à l'époque de la construction alors que cette relation est fondamentale à la détermination d'un "duty of care".

Elle en déduit que la société MANSAL OFFSHORE ne dispose, en application du droit malais, d'aucune action contre elle.

Subsidiairement, elle énonce qu'en droit français, il appartient à la société MANSAL OFFSHORE de prouver un manquement à ses obligations contractuelles envers le chantier naval malais ainsi que le lien de causalité entre ce manquement et le dommage allégué, soutient que cette preuve n'est pas rapportée et critique, à cet

égard, les motifs du jugement qui présente, selon elle, des contradictions.

Elle indique, notamment, qu'elle ignorait, au moment de la classification du MERANTI 38 qu'il ferait l'objet, deux ans plus tard, d'une transformation en plate-forme offshore. Elle explique que les soudures ont été réalisées pour un deck ship et inspectées en conséquence, sans faute prouvée de sa part, les constatations non-contradictoires des consultants sollicités par la société MANSAL OFFSHORE lui demeurant inopposables et l'étendue des inspections qu'elle devait effectuer d'après les règles de classification du navire n'étant pas précisée.

Elle réfute point par point les arguments de la société MANSAL OFFSHORE à cet égard et critique les rapports d'expertises amiables dont cette dernière se prévaut.

Elle discute l'étendue des dommages nécessitant des réparations notamment quant à la nature et à l'ampleur des soudures devant être refaites et explique que le coût allégué ne résulte que de la transformation du navire en plate-forme auto-élévatrice et des exigences de son règlement applicable à la classification des unités offshore.

Elle souligne le manque de caractère probant des justifications apportées à l'appui de la détermination du préjudice invoqué par la société MANSAL OFFSHORE lequel, de surcroît, a varié en cours d'instance.

Elle demande en conséquence à la cour d'infirmer le jugement, de dire que le droit malais est applicable à l'action et de débouter la société MANSAL OFFSHORE de ses demandes, subsidiairement d'écarter des débats les rapports d'expertises amiables produits par la société MANSAL OFFSHORE, de débouter la société MANSAL OFFSHORE, plus subsidiairement de désigner un expert sur la conformité des soudures litigieuses et pour obtenir un avis technique sur les réparations et leur coût.

Elle réclame en outre 200.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

La société MANSAL OFFSHORE réplique que la société BUREAU VERITAS

avait été informée du projet de transformation du navire dès le 02 février 1998 avant sa classification.

Elle soutient que les exigences de qualité et de fiabilité d'un "deck-ship" ou d'une barge auto-élévatrice sont les mêmes et qualifie d'artificielle la distinction présentée par la société BUREAU VERITAS en expliquant que, quelle que soit la destination du navire, les soudures devaient être conformes aux règles de l'art.

Elle estime que la société BUREAU VERITAS aurait dû déceler, durant la construction du navire, les graves défauts constatés tels qu'ils sont relevés dans une note technique de l'expert LEFEBVRE. Elle explique qu'environ 60% des soudures, représentant plus de vingt kilomètres, ont dû être refaites. Elle ajoute que la coque du bateau n'a pas été construite conformément aux instructions et invoque de nombreux autres défauts.

Elle se prévaut des rapports de plusieurs experts amiables et de l'Institut de Soudure Français qu'elle a sollicités. Elle admet qu'il n'y a pas eu d'expertise judiciaire mais expose que les rapports d'expertises amiables ont été régulièrement versés aux débats et communiqués.

Elle en déduit que les règles de la société BUREAU VERITAS n'ont pas été respectées par la société de classification elle-même et que la responsabilité de cette demière se trouve engagée sur le terrain quasi-délictuel.

A cet égard, elle revendique l'application du droit français et, notamment, de l'article 1382 du code civil et conteste celle du droit malais en expliquant que le lieu du dommage peut s'entendre du fait générateur comme de celui de sa réalisation et qu'en l'espèce, des négligences ont été commises en France, au siège social de la société BUREAU VERITAS où sont supervisés les inspecteurs ou experts, approuvés et émis les certificats et édictées les règles de classification.

Elle soutient que la faute lourde est caractérisée en l'espèce où la société BUREAU VERITAS a gravement méconnu ses devoirs, n'a pas décelé des défauts majeurs et visibles au moment de la construction et a délivré des certificats qui ne reflétaient pas la réalité. Elle considère que le dommage qu'elle a subi n'aurait pas été

causé si la société de classification n'avait pas manqué à son obligation générale de prudence et de diligence.

Aussi conclut-elle à la confirmation du jugement entrepris, qui a retenu le principe de la responsabilité quasi-délictuelle de la société BUREAU VERITAS.

A titre subsidiaire, elle revendique l'identité de solution en appliquant le droit malais, comme au demeurant celui des Emirats Arabes Unis ou du Qatar et se prévaut, à cet égard de consultations juridiques.

Elle justifie le quantum de son préjudice par les factures versées aux débats et qui concernent la réparation du navire et sa remise en état et non pas, selon elle, comme le prétend la société BUREAU VERITAS, sa transformation. Elle ajoute aux frais de main-d'œuvre et de matériaux nécessaires aux réparations ceux de location d'une barge flottante faisant bassin de radoub.

Elle demande, en conséquence à la cour, de lui donner acte de ce qu'elle bénéficie d'une cession par la société MANNAI CORPORATION de ses droits d'acheteur du navire, de rejeter la demande d'expertise, tardive et non fondée, de confirmer le jugement en toutes ses dispositions, de condamner la société BUREAU VERITAS à lui payer 100.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'en tous dépens.

La procédure a été clôturée par une ordonnance du conseiller de la mise en état du 19 juin 2008.

MOTIFS DE LA DECISION

SUR LA SOCIETE MANNAI CORPORATION

Considérant que la société BUREAU VERITAS relève que le jugement a, seulement dans le corps de son jugement, débouté la société MANNAI CORPORATION de ses demandes sans statuer sur l'irrecevabilité qu'elle avait soulevée;

Considérant qu'elle demande à la cour d'infirmer le jugement sur ce point et de déclarer la société MANNAI CORPORATION irrecevable dès lors qu'elle n'avait subi aucun préjudice puisque le surcoût allégué a été payé par la société MANSAL OFFSHORE ;

Mais considérant que la société BUREAU VERITAS a limité son appel à la seule société MANSAL OFFSHORE ; que la société MANNAI CORPORATION n'a pas été autrement attraite à la procédure devant la cour ;

Considérant qu'une demande d'infirmation ne peut pas être articulée par la société BUREAU VERITAS à l'encontre d'une personne morale qui n'est pas partie aux débats ;

Que la société BUREAU VERITAS sera, en conséquence, déclarée irrecevable en cette prétention ;

SUR LES DROITS DE LA SOCIETE MANSAL OFFSHORE

Considérant que les premiers juges ont donné acte à la société MANNAI CORPORATION QSC de ce qu'elle avait cédé ses droits relatifs au navire MERANTI 38 à la société MANSAL OFFSHORE;

Considérant que ce chef de jugement n'est pas critiqué ; que la recevabilité de la société MANSAL n'est pas discutée par la société BUREAU VERITAS ;

Que les demandes de la société MANSAL OFFSHORE à cet égard sont superflues ; qu'à toutes fins utiles il y sera fait droit ;

SUR LA NATURE DU LITIGE

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE recherche la responsabilité de la société BUREAU VERITAS pour avoir, au travers du certificat de classification du navire MERANTI 38, falsifié ou dénaturé la réalité des faits en émettant un certificat de classe I 3/3 assorti de la Croix de Malte ; que les parties s'accordent à confirmer que cette mise en cause et l'indemnisation du préjudice qui en est prétendument résulté,

reposent sur le fondement d'une responsabilité quasi-délictuelle de la société BUREAU VERITAS ;

SUR LA LOI APPLICABLE

Considérant qu'aux termes de la jurisprudence née des dispositions de l'article 3 du code civil, la loi applicable à la responsabilité extra-contractuelle est celle de l'Etat du lieu où le fait dommageable s'est produit, ce lieu s'entendant aussi bien de celui du fait générateur du dommage que de celui de réalisation de ce dernier;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE soutient que les négligences de la société BUREAU VERITAS ont été commises en France comme en Malaisie et que le fait dommageable a été souffert au Qatar, lieu d'établissement de la victime du préjudice ; qu'elle ajoute qu'on pourrait aussi considérer que le préjudice a été éprouvé aux Emirats Arabes Unis où les défauts affectant les soudures du navire ont été découverts ;

Considérant qu'elle affirme ainsi que la loi française a vocation à s'appliquer car la société BUREAU VERITAS, société française, a son siège social en France pays où ont été élaborées ses règles de classification, dans un contexte de droit français;

Considérant que ces règles de classification, qui ne sont pas contestées dans leur contenu ou dans leur portée, ne sont pas invoquées comme à l'origine du dommage; que le litige porte sur les modalités de leur mise en œuvre;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE reproche, en effet, à la société BUREAU VERITAS de n'avoir pas vu, lors de ses visites du navire en construction, les prétendues défectuosités des soudures ou leur non-conformité à son règlement de classification ;

Considérant que le certificat de classification du navire MERANTI 38 a été délivré, en langues anglaise et espagnole, le 23 février 1998, à SIBU en Malaisie, par

le bureau de district malais de la société BUREAU VERITAS;

Considérant, en conséquence, que le fait générateur du dommage qu'il soit défini domme le défectionité des soudures ou comme les négligences de la société. BUREAU VERITAS quant à leur qualité, est survenu en Malaisie, pendant le cours de la société le construction du navire :

Considérant que la seule circonstance que le siège social de la société BUREAU VERITAS est situé en France et que les règlements de classification ont été élaborés dans ce pays, comme la simple allégation, dépourvue de tout élément probant, selon laquelle les inspecteurs et experts de la société BUREAU VERITAS qui ont délivré le certificat litigieux auraient été supervisés depuis la France, n'ont aucunement pour portée de démontrer qu'en l'espèce, les fautes reprochées auraient été commises en France et donc que le fait générateur du dommage serait né dans ce pays;

Considérant, par ailleurs, que le fait dommageable essentiel ne consiste pour l'acquéreur, ni en la découverte des défauts affectant les soudures, ni dans la nécessité alléguée de leur réparation ; qu'en l'absence de tout accident ou incident survenu, il est constitué de l'acquisition par la société MANNAI CORPORATION d'un navire prétendument affecté de vices ;

Or considérant qu'il résulte du MEMORANDUM OF AGREEMENT du 27 janvier 1998, de la BILL OF SALE du 02 mars 1998 et de l'attestation notariée de maître Eric C S. KHOO du même jour, que le transfert de propriété du MERANTI 38 est intervenu à cette date par la délivrance du navire et que l'ensemble de l'opération de vente a été contracté en Malaisie ; qu'ainsi, le lieu de réalisation du dommage initial et essentiel n'est pas fortuit mais au contraire déterminé comme étant situé dans ce pays ;

Considérant qu'aucun des éléments avérés, hormis le siège social de la société BUREAU VERITAS, ne rattache le litige à la France; que le fait générateur du dommage comme la réalisation du préjudice sont surrenue en Malaisie; que c'est en conséquence la loi de ce pays qui a vocation à s'appliquer au présent litige;

BUREAU VERITAS EN APPLICATION DU DROIT MALAIS

Considérant que les parties produisent, chacune, aux débats une consultation d'avocats malais ; que ces parères s'accordent à exposer qu'il n'existe pas, en Malaisie, de cadre juridique légal pour des questions touchant à la responsabilité quasi-délictuelle et que la source du droit doit être recherchée dans la jurisprudence des juridictions de ce pays, lesquelles disposent de la liberté de l'établir au cas par cas

Considérant que, relativement au litige, en l'absence de dispositions légales tant de la loi fédérale, des coutumes que de la loi islamique, les juridictions malaises auraient retenu les principes jurisprudentiels calqués sur ceux de la "common law" anglaise en les adaptant éventuellement aux circonstances de l'espèce;

Considérant qu'il résulte de l'application de ces jurisprudences et de ces principes que, pour que puisse être engagée une action fondée sur la responsabilité quasi-délictuelle d'une personne à l'égard d'un tiers en raison de ses manquements dans l'exécution d'un contrat auquel ce tiers n'est pas partie, la victime doit impérativement démontrer que pesait sur l'auteur du manquement, à l'égard de ce tiers, une obligation de soins ("Duty of care");

Considérant que cette obligation de soins résulte de la réunion, reconnue par la juridiction saisie, de l'existence dans le cas d'espèce examiné des trois éléments que sont la prévisibilité d'un dommage, une suffisante proximité entre le tiers plaignant et le contrat et le caractère raisonnable, au regard des circonstances, de l'imposition d'une telle obligation;

Considérant que l'existence du premier critère n'est pas discutée par la société BUREAU VERITAS ; que la mission confiée à cette dernière par le chantier naval PIASAU était, notamment, de certifier l'aptitude de la structure et de l'état

mécanique du navire à l'usage auquel il était destiné ; qu'il ne saurait être sérieusement discuté qu'un éventuel manquement à la société de certification est de nature à permettre d'envisager la prévisibilité d'un dommage ;

Considérant que la société BUREAU VERITAS discute, en revanche, l'existence d'une proximité entre elle et la société MANSAL OFFSHORE en soulignant que le navire avait été mis en chantier en 1996 et en affirmant qu'au début février 1998 la construction du "MERANTI 38" était terminée depuis plus d'un an et demi ;

Considérant qu'aucun des éléments produits aux débats ne permet de déterminer précisément l'achèvement de la construction ; que le MÈMORANDUM OF AGREEMENT relatif à la vente du navire le mentionne comme construit en 1998 ; que l'affirmation de la société BUREAU VERITAS d'un achèvement en août 1996 se trouve en contradiction avec la date du 24 juin 1996 de signature avec le chantier naval du contrat pour la classification du navire ;

Considérant que la société BUREAU VERITAS n'explique pas, au demeurant, les raisons qui l'auraient conduite à attendre un délai de dix-huit mois avant de délivrer, en exécution du contrat qu'elle avait passé, les certificats qui sont liés à la construction du navire et non à la vente de celui-ci à l'armateur qui l'a commandé ; que soutenir le contraire aboutirait à renforcer la proximité entre la société BUREAU VERITAS et la société MANSAL OFFSHORE ;

Considérant que le MEMORANDUM OF AGREEMENT qui constitue la promesse d'acquisition du bateau MERANTI 38 a été signé par la société MANSAL OFFSHORE le 27 janvier 1998 ; que, dès avant le 02 février 1998 et ainsi qu'en fait foi une lettre émise à cette date, la société DRILLING & MARINE, chargée du chantier de transformation du navire, avait pris contact avec la société BUREAU VERITAS ;

Considérant que les certificats de classification relatifs à la conformité du MERANTI 38 aux normes ont été établis en date du 23 février 1998 par la société BUREAU VERITAS qui ne peut ainsi sérieusement soutenir qu'elle était, à cette date, dans l'ignorance du projet de transformation du bateau en plate-forme offshore ;

Considérant que la vente définitive du MERANTI 38 est intervenue le 02 mars 1998 ;

Considérant que pour apprécier l'opportunité d'acquérir un navire et la pertinence du prix demandé par le vendeur, l'existence de certificats de classification constitue un élément dont l'importance ne peut être sérieusement discutée ; qu'en l'espèce la délivrance des certificats sans réserve, a nécessairement été prise en considération par l'acheteur ainsi que le démontrent les termes du Memorandum Of Agreement ;

Considérant qu'il suit de là qu'il existait une proximité certaine, au sens du droit malais applicable, entre la société MANSAL OFFSHORE et d'éventuels manquements de la société BUREAU VERITAS dans l'exécution de son contrat dont la délivrance des certificats de classification constituait le parachèvement;

Considérant que l'existence d'une obligation de soin suppose aussi d'établir que l'imposer dans les circonstances de l'espèce est correct, juste et raisonnable ;

Considérant à cet égard que la société BUREAU VERITAS se prévaut de la consultation des avocats malais du cabinet LEE ONG & KANDIAH qui invoque l'affaire "The Nicholas H" jugée en 1995 par la Chambre des Lords de Londres, laquelle a écarté l'imposition d'une obligation de soins d'une société de certification ; que cette décision avait retenu que ces sociétés opèrent dans le seul but de promouvoir l'intérêt collectif de sécurité des personnes et des navires, que si une obligation devait exister, ces sociétés deviendraient des défendeurs potentiels dans de nombreuses affaires et que cela entraînerait une nouvelle ligne d'assurance, qu'il existerait un risque de voir les sociétés de classification refuser d'expertiser des navires qui auraient un besoin urgent d'une inspection indépendante et qu'enfin, ces sociétés ne bénéficient pas, contrairement aux armateurs, de limitation de responsabilité;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE n'oppose à cette jurisprudence aucun argument et se borne à retenir que les systèmes juridiques français ou malais retiennent le principe de la responsabilité de l'auteur d'une faute ou de négligences dont résultent, pour un tiers, des dommages, sans alléguer ni démontrer que seraient réunis en l'espèce, les critères préalables à la mise en œuvre

d'une action sur ce fondement;

Considérant que la société BUREAU VERITAS n'est pas une société à but non lucratif ; qu'au regard de la common law appliquée dans le cadre du droit malais, retenir une obligation de soins à l'égard d'un tiers au contrat de classification aurait pour portée d'exposer les exciétés de classification à de nombreuses mises en causes judiciaires et serait de nature à générer des surcoûts d'assurance ; qu'au surplus, les sociétés de classification pourraient être conduitée à refuser d'intervenir pour certifier les navires qui, précisément, en auraient le plus besoin ;

Considérant que, dans le cas de l'espèce, il n'est survenu aucun incident ou accident de fortune de mer et que la société MANSAL OFFSHORE n'invoque des préjudices qu'au titre de la nécessité qu'elle allègue d'avoir eu à procéder à la reprise de soudures prétendument mal faites ;

Considérant pourtant que la société MANSAL OFFSHORE n'a pas appelé à la cause le chantier naval qui a construit le navire et lui a vendu ; que, dans les circonstances de l'espèce, il infapperate pas correct, juste et raisonnable, au sens du droit malais; que le société de certification selt poursuble sur le fondement d'une responsabilité délictuelle alors que le cocontractant de la société MANSAL OFFSHORE ne l'est pas sur le fondement des manquements invoqués qui concernent des malfaçons ;

Considérant que la société BUREAU VERITAS a certifié un navire conçu et construit pour un usage déterminé qui était la navigation côtière et la desserte locale en tant que navire barge de débarquement ; que, selon les explications de l'expert amiable FALAISE, la classification est l'expression du degré de confiance accordé à une unité en vue d'un usage ou d'un service donné et pour une certaine durée par référence à ses Règlements ;

Considérant que l'expert amiable BONNAFOS explique que, compte tenu de sa destination de navire autopropulsé destiné au cabotage par transport des charges sur remorque en pontée, le navire MERANTI 38 a été construit avec un échantillonnage surabondant, entre autre pour éviter les déformations du pont sous l'effet du roulage; qu'il a émis l'avis, au regard des caractéristiques du navire, que la

structure de celui-ci se traduisait par une résistance surabondante par rapport à ce qui est demandé par le règlement de classification du Bureau Veritas ;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE a acheté le navire pour le transformer en plate-forme offshore en coupant sa partie avant et en installant quatre structures servant de pied pour la soulever hors de l'eau ; qu'en sa qualité de professionnel de l'exploitation pétrolière offshore, elle ne pouvait méconnaître l'importance des modifications envisagées au regard de leur impact sur les structures du bateau :

Considérant que les experts amiables FALAISE et BONNAFOS expliquent que ces transformations avaient pour conséquence de modifier considérablement la répartition des charges et, par conséquent, les contraintes appliquées aux structures ; qu'un navire flottant est soumis à la poussée hydrostatique qui s'applique à la totalité de la surface de carène ; que les contraintes en résultant sont globalement assez faibles ; qu'une plate-forme sur pied voit les forces "portées comme sur une table et donc transmises aux jambes par la structure de la coque, sans support intermédiaire" ; que les contraintes principales s'y "développent sur deux axes : longitudinal et transversal" ;

Considérant ainsi que, dans les circonstances de l'espèce, il n'est ni correct, ni juste et ni raisonnable, au sent de la loi malaise, d'imposer à la société BUREAU VERITAS une obligation de soins (duty of care) à l'égard de la société MANSAL OFFSHORE qui ne peut, en conséquence qu'être déboutée de toutes ses demandes ;

Considérant, à titre surabondant, que même à supposer l'existence d'une telle obligation de soin, des dommages et intérêts ne pourraient pas, en l'espèce et en application de la common law, être accordés à la société MANSAL OFFSHORE qui ne démontre pas l'existence d'une faute de la société BUREAU VERITAS et qui ne justifie pas avec exactitude du préjudice qui en serait la conséquence;

Considérant, en effet, que la certification de la conformité du MERANTI 38 a été accordée sur la base des Règlements de la société BUREAU VERITAS concernant

un navire de faible tonnage transportant des charges en pontée et navigant en eaux côtières ; qu'aucune des observations techniques émises par les différents experts amiables sollicités par la société MANSAL OFFSHORE ne démontrent que des soudures sans pénétration complète dans l'épaisseur des tôles constitueraient un manquement de la société BUREAU VERITAS aux règles applicables à un bâtiment destiné au cabotage, se trouvant donc en permanence à proximité d'installations portuaires lui permettant de s'abriter;

Considérant que l'Institut de Soudure, consulté par la société MANSAL OFFSHORE a d'ailleurs émis l'avis que "un défaut de soudage -suivant sa morphologie et ses dimensions- ne présente pas nécessairement un caractère rédhibitoire et qu'il existe selon les codes de constructions des seuils d'acceptabilité";

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE expose qu'elle a constaté les insuffisances qu'elle allègue après la traversée qui a conduit le navire de Malaisie jusqu'au chantier naval situé aux Emirats Arabes unis ; qu'elle affirme qu'elle ne pouvait, lors de l'acquisition, vérifier l'état des soudures en raison de la peinture qui les recouvrait ; qu'elle explique qu'elle a été alertée par des oxydations constatées à l'arrivée ;

Considérant qu'elle n'a pas, pour autant, sollicité la désignation d'un expert judiciaire pour procéder à la vérification des malfaçons qu'elle allègue ; qu'elle a unilatéralement procédé à la reprise des soudures ; que rien ne permet de vérifier aujourd'hui la réalité des malfaçons et de déterminer l'ampleur et l'importance des reprises qui pouvaient être nécessaires ;

Considérant ainsi que la société MANSAL OFFSHORE s'est privée elle-même de la possibilité d'établir le lien de causalité entre les fautes qu'elle reproche à la société BUREAU VERITAS et le préjudice qu'elle invoque;

Considérant, enfin, que selon le droit malais et la common law applicable, l'indemnisation d'un préjudice en nécessite le chiffrage exact, précis et complet ; que,

pour justifier de ses demandes indemnitaires, la société MANSAL OFFSHORE se borne à faire état des travaux payés au chantier naval ; que le navire a fait l'objet, de manière concomitante, de modifications substantielles de sa taille, de sa structure et des renforcements rendus nécessaires par la modification de sa destination et l'augmentation de son poids en charge ;

Or considérant qu'aucun des éléments produits aux débats ne permet de ventiler le coût des opérations de soudage tenant à la reprise des malfaçons alléguées de celles rendues nécessaires par les aménagements nouveaux et les modifications apportées au navire ; qu'il en est de même des autres frais telle que la location d'un bassin de radoub flottant indispensable à la fois pour des reprise de soudures et pour le tronçonnage de l'avant du navire ;

SUR LES AUTRES DEMANDES

Considérant qu'il serait inéquitable de laisser à la société BUREAU VERITAS la charge des frais non compris dans les dépens qu'elle a été contrainte d'engager en première instance et en cause d'appel ; que la société MANSAL OFFSHORE sera condamnée à lui payer une indemnité de 80.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Considérant que l'équité ne commande pas d'allouer des sommes sur le fondement du même texte à la société MANSAL OFFSHORE qui, succombant, doit être condamnée aux dépens de première instance et d'appel;

PAR CES MOTIFS

Statuant publiquement, par arrêt contradictoire et en dernier ressort,

INFIRME en toutes ses dispositions le jugement entrepris,

et statuant à nouveau,

DECLARE la société BUREAU VERITAS irrecevable en sa demande tendant à dire irrecevable la société MANNAI CORPORATION,

pour justifier de ses demandes indemnitaires, la société MANSAL OFFSHORE se borne à faire état des travaux payés au chantier naval ; que le navire a fait l'objet, de manière concomitante, de modifications substantielles de sa taille, de sa structure et des renforcements rendus nécessaires par la modification de sa destination et l'augmentation de son poids en charge ;

Or considérant qu'aucun des éléments produits aux débats ne permet de ventiler le coût des opérations de soudage tenant à la reprise des malfaçons alléguées de celles rendues nécessaires par les aménagements nouveaux et les modifications apportées au navire ; qu'il en est de même des autres frais telle que la location d'un bassin de radoub flottant indispensable à la fois pour des reprise de soudures et pour le tronçonnage de l'avant du navire ;

SUR LES AUTRES DEMANDES

Considérant qu'il serait inéquitable de laisser à la société BUREAU VERITAS la charge des frais non compris dans les dépens qu'elle a été contrainte d'engager en première instance et en cause d'appel ; que la société MANSAL OFFSHORE sera condamnée à lui payer une indemnité de 80.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Considérant que l'équité ne commande pas d'allouer des sommes sur le fondement du même texte à la société MANSAL OFFSHORE qui, succombant, doit être condamnée aux dépens de première instance et d'appel;

PAR CES MOTIFS

Statuant publiquement, par arrêt contradictoire et en dernier ressort,

INFIRME en toutes ses dispositions le jugement entrepris,

et statuant à nouveau,

DECLARE la société BUREAU VERITAS irrecevable en sa demande tendant à dire irrecevable la société MANNAI CORPORATION,

DONNE acte à la société MANSAL OFFSHORE de ce qu'elle bénéficie d'une cession de droits de la société MANNAI CORPORATION sur le navire MERANTI 38,

LA DECLARE recevable en son action,

DIT que le litige est régi par le droit malais,

DIT que la société BUREAU VERITAS n'était tenue à l'égard de la société MANSAL OFFSHORE d'aucune obligation de soins (duty of care),

DEBOUTE la société MANSAL OFFSHORE de toutes ses demandes,

LA CONDAMNE à payer à la société BUREAU VERITAS la somme de 80.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

LA CONDAMNE aux dépens des deux instances,

DIT que ceux d'appel pourront être recouvrés directement par Maître BINOCHE, avoué, conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

- prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Monsieur Albert MARON, Président et par Madame GENISSEL, greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

Le GREFFIER,

Le PRESIDENT.

<u>ANNEXE 2</u>: Opinion du *United States District Judge* Laura Taylor Swain dans la décision « *Reino de Espana v. American Bureau of Shipping* », USDC, SDNY, publiée le 2 janvier 2008

UNITED STATES DISTRICT COURT SOUTHERN DISTRICT OF NEW YORK

REINO de ESPAÑA, on its own behalf, and as trustee,

No. 03 Civ. 3573 (LTS)(RLE)

Plaintiff,

-against-

THE AMERICAN BUREAU of SHIPPING, INC., et al.,

Defendants.

OPINION AND ORDER

APPEARANCES:

HOLLAND & KNIGHT LLP
By: Juan A. Anduiza, Esq.
Martin Joseph Jaron, Jr., Esq.
Brian D. Starer, Esq.
195 Broadway, 24th Floor
New York, NY 10007

Attorneys for Plaintiff

HUGHES HUBBARD & REED LLP By: Jeffrey R. Coleman, Esq. Steven A. Hammond, Esq. One Battery Park Plaza New York, NY 10004

- and -

LAW OFFICE OF JOHN E. GRIMMER By: John E. Grimmer, Esq. One Battery Park Plaza 18th Floor New York, NY 10004

BURKE & PARSONS

By: Raymond Joseph Burke, Jr., Esq.
1114 Avenue of the Americas
New York, NY 10036

Attorneys for Defendants

LAURA TAYLOR SWAIN, United States District Judge

REINO[1].MSJ.wpd

Version 1/2/08

This action arises from the sinking of the M.T. PRESTIGE, an oil tanker (the "Prestige"), off the coast of Plaintiff Reino de Espana ("Plaintiff" or "Spain") on November 19, 2002. The Prestige discharged millions of gallons of oil into Plaintiff's coastal waters. Plaintiff seeks damages from Defendants American Bureau of Shipping, ABS Group of Companies, Inc., and ABSG Consulting, Inc. f/k/a ABS Marine Services, Inc. (collectively, "Defendants" or "ABS"), alleging principally that ABS was negligent in classifying the Prestige as fit to carry fuel cargoes.

ABS moves, under Rule 56 of the Federal Rules of Civil Procedure, for summary judgment dismissing Plaintiff's case on the grounds that Plaintiff is unable to prove the requisite degree of culpability on ABS' part or, in the alternative, partial summary judgment finding Spain's pursuit of its claims against ABS in this forum precluded by the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage ("CLC"). Both Spain and the Commonwealth of the Bahamas, under whose flag the Prestige was sailing at the time it sank, are signatories to the CLC. The Court has carefully considered the parties' voluminous submissions relating to the instant motion and, for the following reasons, the Court grants Defendants' motion on the ground that pursuit of Spain's claims in this forum is precluded by the CLC.

BACKGROUND

The following facts are undisputed, except as otherwise indicated. ABS is engaged in the business of determining the fitness of vessels for their intended purposes through a procedure called classification. (Def.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 18.) ABS surveyors inspect particular vessels as to their design, construction, and "operational maintenance" in light of standards established by ABS. (Am. Compl. ¶ 38.) Vessels in compliance with ABS standards are issued

REINO[1].MSJ.WPD

VERSION 1/2/08

documents certifying their classification, and the vessels are listed in an "ABS Record" of vessels maintained by the ABS classification society. (Def. App. Ex. 8.) Listing in the "ABS Record" or the similar roster of another classification society is essential to the marketability of a vessel for commercial shipping. (Am. Compl. ¶¶ 45-47.)

The Prestige was built to comply with ABS' 1973 "Rules for Building and Classing Steel Vessels," and since its delivery in 1976 it has carried cargoes, including fuel oil, "by virtue of ABS classification and certification" and has been surveyed, or reinspected, periodically by ABS in aid of continuing certification. (Id. ¶¶ 54-55.) At all times relevant to this action, the Prestige was listed in the ABS Record. (Id. ¶ 53.)

At the time that the Prestige sank off the coast of Spain, its registered owner was Mare Shipping Inc. ("Mare"), a Liberian corporation. The Prestige was registered with the Commonwealth of the Bahamas and flew the Bahamian flag. (Def.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 2.) On or about May 24, 2002, the Prestige was chartered by Crown Resources A.G. ("Crown"), a Swiss corporation. (Am. Compl. ¶ 70.) The Prestige was to carry oil cargo owned by Crown. (Id.) After loading fuel cargo for Crown at St. Petersburg, Russia, in October 2002, and at Ventspils, Latvia, in early November, Crown directed the Prestige to proceed to Gibraltar for further orders. (Def.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 3); (Pl.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 3.) After its departure, fully laden, the Prestige suffered structural failures that resulted in the discharge of large amounts of its fuel cargo in close proximity to Plaintiff's shorelines and coastal regions. (Def.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 4); (Pl.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 4.) On or about November 19, 2002, the Prestige broke in two and eventually sank off the coast of Spain. (Def.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 5); (Pl.'s R. 56.1 Stmt. ¶ 5.) According to Plaintiff's allegations, the Prestige had discharged more than three million gallons of fuel from its tanks into the environment. (Am. Compl. ¶ 75.)

REINO[1].MSJ.WPD

VERSION 1/2/08

Plaintiff describes this action as "a suit for damages . . . suffered as a result of oil released or discharged by the M.T. Prestige into waters off the coast of Spain beginning on or around November 13, 2002." (Am. Compl. ¶ 26.) Spain asserts six causes of action. Generally, Spain alleges wrongful conduct on the part of ABS in connection with the classification, certification, and inspection services performed for the Prestige.

Defendants dispute Spain's allegations of wrongful classification and certification services performed on the Prestige. Defendants allege that the sinking of the Prestige could have been avoided but for Spain's handling of the disaster.

ABS' amended counterclaims assert that "ABS is entitled to offset or recoup against any recovery by Spain against ABS in this action (i) any judgment in favor of France of the Basque plaintiffs in 04 CV 671 or in any other case, or any other third-party against ABS for *Prestige*-related damages, and (ii) fees and costs incurred in defense of such actions." (Answer ¶ 209).

DISCUSSION

Summary Judgment Standard

Summary judgment should be rendered if the pleadings, discovery materials on file and any affidavits "show that there is no genuine issue as to any material fact and that the movant is entitled to a judgment as a matter of law." Fed. R. Civ. P. 56(c) (as amended eff. Dec. 1, 2007). In opposing the motion, the nonmoving party may not rest on mere allegations of contested facts, but must "set out specific facts showing a genuine issue for trial." Fed. R. Civ. P. 56(e) (as amended eff. Dec. 1, 2007). The facts will be viewed in the light most favorable to the party opposing the motion, and all reasonable inferences will be drawn on the nonmovant's behalf. American Cas. Co. v. Nordic Leasing, Inc., 42 F.3d 725, 728 (2d Cir. 1994). However,

REINO[1].MSJ.WPD

VERSION 1/2/08

"[c]onclusory allegations, conjecture and speculation" do not establish a genuine issue of fact.

Kerzer v. Kingly Mfg., 156 F.3d 396, 400 (2d Cir. 1998). Summary judgment is not appropriate if there are disputes about material facts "such that a reasonable jury could return a verdict for the nonmoving party." Anderson v. Liberty Lobby, Inc., 477 U.S. 242, 248 (1986); see Rattner v.

Netburn, 930 F.2d 204, 209 (2d Cir. 1991).

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage ("CLC" or the "Convention")¹

Both prongs of ABS' motion are focused on the jurisdictional and liability channeling provisions of the CLC. Defendants assert that they are covered by the CLC and argue, first, that Plaintiff cannot prove the standard of knowing and reckless conduct on Defendants' part that would be required to meet the standard for direct liability under the Convention. Defendants also argue that because Spain's pollution damage claims against them are covered by the CLC, those claims can only be adjudicated in Convention-signatory fora.

Because Defendants' second argument, if well founded, would deprive this Court of the power to adjudicate the underlying tort claims, the Court will first examine Defendants' contention that Spain's claims against them in this forum must be dismissed, and that Spain's claims can only be litigated in the courts of a state signatory to the CLC.

In the event of an oil shipping incident resulting in pollution damage in the territory of a signatory state, the CLC imposes strict, but limited, liability on the owner of a vessel carrying oil in bulk as cargo. The CLC channels liability to the vessel owner by

REINO[1].MSJ.wpd

Version 1/2/08

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, adopted Nov. 29, 1969, 973 U.N.Y.S. 3 (1975), as amended by the 1992 Protocol, 1997 U.N.T.S. 255.

exempting certain third parties from direct liability to the pollution damage victim except under certain circumstances. CLC Article III(4) provides that:

No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to the paragraph 5 of this Article [not relevant here], no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
- (e) any person taking preventative measures;
- (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d), and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

CLC Art. III(4) (emphasis added).

CLC Article IX(1) limits the jurisdiction and venue of CLC-governed claims to the courts of state signatories to that Convention. Article IX(1) provides that: "[w]here an incident has caused pollution damage in the territory including the territorial sea of one or more Contracting States, or preventative measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States." (Emphasis added.)

REINO[1].MSJ.wpd

Version 1/2/08

Applicability of the CLC to Spain's Claims Against ABS in This Action

ABS argues that the CLC provides the exclusive vehicle for Spain's assertion of pollution damage claims against it because ABS was either a "servan[t] or agen[t] of the owner" of the Prestige within the meaning of Article III(4)(a) of the CLC or an "other person who, without being a member of the crew, perform[ed] services for the ship" within the meaning of CLC Article III(4)(b). ABS' claim of servant or agent status is plainly inconsistent with its position that it is an independent classification society that does not work at the direction of or on behalf of shipowners.

ABS' "other person" argument is a weightier one, however.

ABS is a "Person" Within the Meaning of the CLC

"In construing a treaty, as in construing a statute, [a court] look[s] to the [treaty's] terms to determine its meaning." Croll v. Croll, 229 F.3d 133, 136 (2d Cir. 2000) quoting U.S. v. Alvarez-Machain, 504 U.S. 655, 663 (1992). The text must be "interpreted in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in light of its object and purpose." Id. (quotation marks omitted). In other words, "the plain language of a treaty must be followed, but only if the language is unambiguous or if the plain meaning does not produce necessarily absurd results." Distribuidora Dimsa v., Linea Aerea Del Cobre S.A., 976 F.2d 90, 95 (2d Cir. 1992) (quotation marks omitted), citing Chan v. Korean Air Lines, Ltd., 490 U.S. 122, 130 (1989).

ABS argues that it is an "other person who, without being a member of the crew, perform[ed] services for the [Prestige]," and thus, that Spain's claims against it are subject to the

Reino[1].MSJ.wpd

Version 1/2/08**

strictures and limitations imposed by the CLC. The CLC defines "person" as "any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions." CLC Art. I(2). The owner of the Prestige retained ABS to perform surveys to determine whether the Prestige complied with class rules and applicable statutes, and ABS provided certification services upon determining that the Prestige was seaworthy. See Carbotrade S.p.A. v. Bureau Veritas, 99 F.3d 86, 91 (2d Cir. 1996) (identifying as a party a "shipowner, which . . . contracted for services of the classification society"). The certification was necessary for the commercial operation of the vessel. (Am. Compl. ¶¶ 45-47.)

Notwithstanding the CLC's clear inclusion of artificial entities in its definition of "person" and the undisputed evidence of record that ABS, like other classification societies, performs services that are essential to ship functioning even though they are not, of course, crew members, Plaintiff invokes the doctrine of *ejusdem generis* in aid of its argument that Article III(4)(b) was only intended to cover individuals physically working on a vessel at the time of a pollution incident and thus is inapplicable to ABS.

words in a statutory enumeration, the general words are construed to embrace only objects similar in nature to those objects enumerated by the preceding specific words." Wojchowski v. Daines, 498 F.3d 99, 108 n.8 (2d Cir. 2007); United States v. Turkette, 452 U.S. 576, 581 (1981) (holding that *ejusdem generis* is "an aid to statutory construction problems suggesting that where general words follow a specific enumeration of persons or things, the general words should be limited to persons or things similar to those specifically enumerated.") Plaintiff argues that ABS as a classification society is not an "other person" because it is not similar to a pilot of a ship and its services are not similar to those pilots provide while navigating ships.

REINO[1].MSJ.WPD

VERSION 1/2/08

Ejusdem generis "comes into play only where there is some uncertainty as to the meaning of a particular clause in a statute." <u>Turkette</u>, 452 U.S. at 581. The language and the structure of CLC Articles I and III leave no room for uncertainty or ambiguity as to the meaning to be attributed to the word "person" or the scope of the phrase "the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship." Spain's effort to narrow the meaning of the provision by applying the doctrine of ejusdem generis must therefore fail.

Since the language of CLC Articles I and III is plain and unambiguous the Court need not refer to *ejusdem generis*, negotiation history or other extrinsic sources to determine its import. The undisputed factual record, even when read in light most favorable to Spain, clearly indicates that ABS is a person who, without being a member of the crew, performed services for the Prestige within the meaning of CLC Article III(4). Accordingly, the CLC is applicable to Spain's claims against ABS in this action.

Effect of Article IX(1) of the CLC

VERSION 1/2/08

REINO[1].MSJ.WPD

CLC Article IX(1) requires an injured party seeking to recover for pollution-
related damage in the territory of a contracting state to bring its claim in the courts of such a
state. CLC Article IX(1) provides that, "[w]here an incident has caused pollution damage in the
territory including the territorial sea of one or more Contracting States, or preventative measure
have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the
territorial sea, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such
Contracting State or States." (Emphasis added). The United States is not a signatory to the
CLC, and the pollution damage is not alleged to have affected U.S. territory.

Here, Spain, the injured party, is a contracting state. The CLC, as a treaty, creates legal obligations akin to contractual obligations on the states that are parties to it. See Flores v. Southern Peru Copper Corp., 414 F.3d 233, 256 (2d Cir. 2003). "Like contracts, these instruments are legally binding . . . on States that become parties to them by consenting to be bound." Id.

The Supreme Court's leading pronouncement on the enforcement of contractual forum selection clauses is instructive here. In M/S Bremen v. Zapata Off-Shore Co., 407 U.S. 1 (1972), the Supreme Court held that forum-selection clauses are presumptively valid. Id. at 15. A party opposing enforcement of a forum-selection clause has to demonstrate that the provision is "unjust and unreasonable" by showing that: 1) the clause was a result of "fraud or overreaching;" or 2) "enforcement would contravene the strong public policy of the forum in which suit is brought;" or 3) "trial in the contractual forum will be so gravely difficult and inconvenient that [the party] will be deprived of his day in court." Id. at 15, 18. Certainly, Plaintiff does not allege that its national courts cannot provide competent jurisdiction over this matter, nor has it made any argument that its adoption of the CLC was the result of fraud or overreaching. The U.S. public policy factor is inapposite here because the CLC by its terms negates the availability of the cause of action for litigation in this Court.

Spain's principal argument against dismissal on the basis of the CLC's exclusivity and forum limitation clause is one to the effect that, because the United States is not a signatory to the CLC, the United States is not bound to respect its provisions. The few decisions Spain cites in support of its argument are, however, inapposite and readily distinguishable from this case. In Flores v. Southern Peru Copper Corp., the Second Circuit addressed the authority of an unratified treaty when the treaty comprises the substantive basis for a claim. The court held that

REINO[1].MSJ.WPD VERSION 1/2/08

a treaty not ratified by the United States did not establish customary international law, nor could the treaty comprise a substantive basis for plaintiff's claim under the Alien Tort Claims Act ("ATCA") that is binding on U.S. courts. Flores, 414 F.3d at 256-57; see also Sosa v. Alvarez-Machain, 542 U.S. 692, 735 (2004) (rejecting Plaintiff's attempt to use an U.S.-ratified, but not self-executing, international treaty as a substantive basis for a claim under the ATCA); Otal Inv. Ltd. v. Capital Bank Public Ltd. Co., No. 03 Civ. 4304, 2005 WL 1588986, at *4 (S.D.N.Y. Jul. 8, 2005) (holding that an international treaty not ratified by the United States is not binding on a U.S. court where the subject matter of the treaty governs a substantive basis for a claim).

Here, however, the issue is whether Spain, as a signatory to the CLC, is bound by the CLC's provisions and, thus, is obligated under Article IX(1) to pursue its claims in the courts of a contracting state. The CLC, which forms part of Spanish law, limits covered claims to those permitted under its terms; Article IX(1) grants jurisdiction of CLC claims to the courts of signatory states only. Thus, while ABS might, on the basis of the authorities cited by Spain, validly argue that Spain cannot rest a substantive cause of action in U.S. court litigation upon a treaty to which the United States is not a party, Spain has brought forth no support for the proposition that a United States court can broaden a cause of action under a treaty to which it is not a signatory by exercising jurisdiction of a claim defined by the treaty under circumstances in which the treaty itself precludes litigation by the plaintiff treaty signatory in the United States forum. Cf. Flores, 414 F.3d at 256.

This Court can, and must, recognize the CLC's limitations on pollution damage claims asserted by a country that has itself adopted the CLC. Spain, as a signatory to the CLC, is bound by the CLC's provisions and, therefore, must pursue its claims under that Convention in its own courts, or those of another injured contracting state. Since the United States is a non-

REINO[1].MSJ.WPD VERSION 1/2/08

contracting state to the CLC, the Court lacks the jurisdiction necessary to adjudicate Spain's claims arising from the pollution damage that resulted from the sinking of the Prestige.

Accordingly, Defendants' motion for summary judgment dismissing Plaintiff's claims against them is granted for lack of subject matter jurisdiction.

CONCLUSION

For the foregoing reasons, Defendants' motion for summary judgment (docket and statement of the statement of

Plaintiff's motion to dismiss Defendants' affirmative defenses (docket entry no. 83), Plaintiff's motion to dismiss Defendants' first amended counterclaims (docket entry no. 176), and Defendants' objections to Magistrate Judge Ellis' June 1, 2007, and October 31, 2007, Opinion and Order (docket entry no. 228) are denied as moot.

Plaintiff's objections to Magistrate Judge Ellis' November 2, 2006, and January 24, 2007, Opinion and Order (docket entry no. 202) and Plaintiff's limited objections to Magistrate Judge Ellis' June 1, 2007, Opinion and Order (docket entry no. 235) remain under advisement. The parties shall confer and inform the Court whether, in light of the grant of summary judgment, these appeals will be withdrawn.

ABS shall also inform the Court promptly as to whether it will withdraw its counterclaims without prejudice in light of the dismissal of Spain's claims.

SO ORDERED.

Dated: New York, New York January 2, 2008

> LAURA TAYLOR SWAIN United States District Judge

REINO[1].MSJ.WPD

VERSION 1/2/08

BIBLIOGRAPHIE

I- Ouvrages généraux

- BEURIER Jean-Pierre, *Droits Maritimes* 2009/2010, Dalloz, 2ème Edition, 2008.
- BONASSIES Pierre & SCAPEL Christian, *Traité de Droit Maritime*, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006.
- HILL Christopher, *Maritime Law*, 6^{ème} Edition, 2003.
- REMOND-GOUILLOUD Martine, *Droit Maritime*, Etudes Internationales, Pédone, 2^{ème} Edition, 1993.
- RIPERT Georges, *Droit Maritime*, Tome 1, Dalloz, 4^{ème} Edition, 1950.
- RODIERE René, Traité de Droit Maritime, Tome 1, Le Navire, Dalloz, 1980.
- RODIERE René & du PONTAVICE Emmanuel, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, Précis Dalloz, 1988.

II- Ouvrages spéciaux

- BASEDOW Jürgen & WURMNEST Wolfgang, *Third-Party Liability of Classification Societies: a comparative perspective*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 2, Springer, 2005.
- BLANCHI Jean-Gilles, *Les sociétés de classification*, Master II Droit Maritime et des Transport, Aix-Marseille III, 1997.
- BONASSIES Pierre, Cours de droit maritime général, CDMT, 2008/2009.
- BOTALLA GAMBETTA Michel, *Cours de sécurité maritime*, CDMT, année 2008/2009.
- CAPER David & LARKIN Philip, *Cours de Tort law*, Queen's University of Belfast, année 2007/2008.
- CHEN Xia, Limitation of Liability for Maritime claims: a study of United States Law, Chinese Law and International Conventions, Kluwer Law International, 2001.
- FERRER Michel, *La Responsabilité des Sociétés de Classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004.

- LAGONI Nicolai, *The Liability of Classification Societies*, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007.
- PIERRAT Emmanuel, *Antimanuel de droit*, Bréal, 2007.
- POILLOT Elise, D.U. de Tort Law, Université Jean-Moulin Lyon III, année 2006-2007.
- ZAVOREO Zeljana, Le Rôle des Sociétés de Classification : l'exemple du Bureau Veritas, Mémoire, Master 2 Droit Maritime et des Transports, Aix-Marseille III, 2004.

III- Articles et Doctrine

- ANTAPASSIS Anthony, « *Liability of Classification Societies, Vol 11.3, Electronic Journal of Comparative Law* », December 2007, trouvé dans : http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf.
- BEUCHARD Florence, « *Lloyd's Fortune de mer* », Enjeux Les Echos, Juillet Août 2009.
- BLOCK Steven, « *No Class Act : A bad Survey lands a Classification Society in hot water* », Marine Digest and Transportation News, November 2003.
- BOISSON Philippe,
 - + « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109.
 - + « Trois mesures au cœur des débats sur le 3^{ème} Paquet de sécurité maritime : indemnisation des passagers, responsabilité de l'armateur et société de classification », D.M.F., Septembre 2007, p. 705.
 - + « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC ? », D.M.F., Septembre 2008, p696.
- BONASSIES Pierre, « Sociétés de classification et convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », D.M.F., Septembre 2008, p.691.
- BRAEN Andre, « La responsabilité de la société de classification en droit maritime Canadien », Mc Gill Law Journal, 22 septembre 2007.
- BRATVELD Gry & GJELTSEN Gaute, « *Classifications Societies* », September 2006, trouvé dans : http://www.itic-insure.com/publications/intermediary/2006-09.
- BRAY Julian & CORBETT Adam, « *IACS scraps ethics* », Trade Winds, 27/02/09, p.7.

- CANE Peter, « *Classification Societies, cargo owners and the basis of tort liability* », Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly (LMCLQ), 1995.
- CLYNE Robert & SAVILLE James Jr, « Classification Societies and Limitation of Liability », 2007.
- CORBIER Isabelle Me., « Classification Societies and Maritime Security », 2003.
- DANIEL B-D, « Potential Liability of Marine Classification Societies to non contracting parties », University of San Francisco, Maritime Law Journal, 2007.
- DAWSON Peter, « Liability of Classification Societies : The debate continues », Liability of Classification Societies 25.05.04.doc, 7 octobre 2004.
- Lord DONALDSON OF LYMINGTON, « The ISM Code: the road to discovery? », L.M.C.L.Q, 1998
- DURR Sean Diederich, « An analysis of the potential liability of classification societies: developing rôle, current disorder & future prospects », trouvé sur: http://uctshiplaw.com/theses/durr.htm.
- FIGAREDO LOPEZ Luis, « Issues arising from récent marine incident that could affect class liability » publié le 04/03/06 dans Summary of the Paper (International Tribunal for the Law of the Sea).
- JANBON Laetitia, « le naufrage du Number One », D.M.F., Juillet-Août 2006, p 563.
- MILES Roger, « *Class Societies and Liabilities* », 2/10/07, trouvé dans : http://elbornes.com/index.php.
- OSLER David, « Classification Societies will take flag state into account », Financial Times, 12/02/03.
- POSCH Martin, Questions on The Liability of Classifications Societies: Responsability or Recovery?, Faculty of Law, University of Lund, Spring 2004.
- SICARDI Francesco,
 - +« Class and Governments », MARLAW, 2007.
 - + « Pollution Liability and Classification Societies, Is the System a Fair One? », Il Diritto maritimo 691, 2005.
- SIMON Patrick Me., « Le jugement Erika met-il a mal le droit maritime ? », D.M.F., Septembre 2008, p.748.
- VAN DER DOOL Marieke, « *Liability of Classification Societies and Liability of pilots Under dutch law* », The 2007 Conference of the International Bar Association (Singapore 14-19 Octobre 2007), 2007.
- VAUGHAN Barbara, « *The Liability of Classification Societies* », University of Cape Town, 2006.

IV- Divers

BUREAU VERITAS:

- Rapport d'activité, Bureau Veritas, 2007.
- Marine Business Review, 2007/2008.
- Présentation Powerpoint à l'Ecole de la Marine Marchande au Havre le 5 février 2009 sur les sociétés de classification, par Philippe Boisson.
- Présentation Powerpoint dans le cadre de la Réunion technique d'information du CESAM à Paris le 3 avril 2008 sur le rôle des sociétés de classification en matière de navires de pêche, par Claude Maillot.

IACS:

- The Role of the classification societies in meeting maritime community challenges, World Maritime Technology Conference, San Francisco, 18 octobre 2003.

V- Entretien

Entretien le 12 février 2009 à Paris avec Philippe BOISSON, conseiller juridique à la Division Marine du Bureau Veritas pour la préparation du présent mémoire.

VI- Sites Internet

Sites francophones:

- + http://europa.eu/rapid/pressRelease
- + www.bureauveritas.fr
- + www.marine-marchande.com

Sites anglophones:

- + www.tradewinds.no
- + www.lr.org
- + www.eagle.org
- + www.iacs.org.uk
- + www.eclj.org
- + www.itic-insure.com
- + web.uct.ac.za/depts/shiplaw

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTSp1
SOMMAIREp2
ABREVIATIONSp3
INTRODUCTIONp4
TITRE 1 : la Responsabilité contractuelle des sociétés de classificationp18
Chapitre 1 : Le contrat de classificationp19
<u>Section 1 :</u> La nature des prestations contractuelles de la société de classificationp19
\$1) Les rapports contractuels entre la société de classification et le chantier naval
Section 2 : La qualification du contrat de classificationp22
<u>Section 3 : </u> La mise en jeu de la responsabilité contractuelle de la société de classification en droit françaisp24
§1) Jurisprudences pertinentes
b) L'Affaire du « <i>Number One</i> »p30

Chapitre 2 : La responsabilité contractuelle des sociétés de classification en droit anglo-américain
Section 1: Droit anglaisp33
\$1) Propos introductifs
Section 2 : Droit américainp37
§1) Société de classification et fédéralisme
a) L'Affaire « RyanStevedoring »p39
§3) Jurisprudences pertinentesp40
a) L'Affaire du « M/V Tradeways II »
Chapitre 3 : Les Clauses exonératoires et limitatives de responsabilitép50
Section 1: Droit françaisp51
Section 2: Droit anglaisp54
Section 3 : Droit américainp56

TITRE 2 : la F	esponsabilité extra-contra	actuelle des sociétés de classificati	<u>ion</u> p58
		responsabilité extra-contractue	
droit français		e en œuvre de la responsabilité ex	
•	2) Les clauses de	ontractuelle et sociétés de classifi non-responsabilité à l'égar	d des tiers en
	<u>Section 2</u> : Jurispr	udences pertinentes	p64
	2) L'Affaire du « <i>Mamer</i> 3) L'Affaire du « <i>Wellbo</i>	ie II » (BIS) · » rn » ti 38 »	p66 p67
droit anglo-an	Section 1 : La resp	xtra-contractuelle des sociétés de classif	p73 ication vis-à-vis des
tiers en droit a	glais		p/3
		extra-contractuelle et notio	
		entes	
		Norning Watch »	
tiers en droit a		oonsabilité des sociétés de classif	
	-	ra-contractuelle des sociétés de	
		S Pensacola » Cap Norte »	<u>-</u>

§2) La responsabilité des sociétés de classification sur la base du « tort o misrepresentation »
a) L'Affaire du « M/V Happy Sprite » et du « M/V Jolly Sprite » e
b) L'Affaire du « Speeder » p92
Chapitre 3 : La responsabilité des sociétés de classification en cas de pollutions par hydrocarbures
Section 1: Les diverses responsabilités en cas de pollution par hydrocarburesp94
§1) L'application de la Convention CLC 69/92 aux propriétaires de navires
\$2) La question de l'application de la Convention CLC 69/92 aux sociétés de classification
Section 2: Jurispudences pertinentesp102
§1) L'Affaire de l'« <i>Erika</i> »
CONCLUSION
ANNEXESp112
Annexe 1 : Arrêt de la Cour d'appel de Versailles en date du 5 février 2009 « Navire <i>Meranti 38</i> »
Annexe 2: Opinion du <i>United States Judge</i> Laura Taylor Swain dans la décision « <i>Reino de Espana v. American Bureau of Shipping</i> », USDC, SDNY, publiée le 21 janvier 2008
BIBLIOGRAPHIEp146

UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE



La responsabilité des sociétés de classification : analyse comparative Liability of classification societies : comparative perspective

Résumé:

Les sociétés de classification jouent un rôle unique dans le commerce maritime et la plupart des auteurs reconnaissent que leur travail est vital pour la sécurité maritime et pour la sécurité des acteurs qui ont des intérêts engagés dans une expédition maritime.

La plupart des acteurs associés à ces expéditions maritimes, comme l'armateur propriétaire de navires, bénéficient tous plus ou moins d'une limitation de responsabilité.

Etant donné leur rôle croissant dans le commerce maritime, la responsabilité des sociétés de classification pour pertes ou dommages aux navires ou à la cargaison du fait de leur négligence est devenu sujet à de véritables confrontations doctrinales.

Même si les juridictions de *Common Law* (Royaume-Uni & Etats-Unis) proposent un certain nombre d'affaires relatives à la responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle des sociétés de classification, la France n'est pas en reste et propose également une jurisprudence riche en la matière.

English Abstract:

Classification societies play a unique role in ocean commerce and most agree that its work is vital to the safety of those concerned with a maritime venture.

Almost all of those parties associated with a maritime adventure enjoy the benefits of some form of limited liability, ship owners for example.

Given their increasing role within the maritime business, the liability of classification societies for loss of and damage to vessels and cargo caused by negligence has become a true topic of discussions.

Although, the Common Law jurisdictions (United Kingdom & United States) have offered a number of significant developments in to case law related to both contractual and third parties litigations, France can also make a modest contribution with a nevertheless rich jurisprudence.



Klassifikationsselskaberne spiller en enestaende rolle i soefarts handel og de fleste er enige om at dets arbejde har en afgoerende betydning for sikkerheden for de paagaeldene personer med en maritime *venture*. Naesten alle disse parter i forbindelse med et maritimt eventyr nyde godt af et begraenset ansvar. Reder for eksempel.

Deres voksende rolle inden for maritime business, naar klassifikationsselskaber, lider tab og skader paa last og baade paa grund af uagtsomhed, dette er blevet et sandt emne der tages op til diskussion.

Selvom, *Common Law* jurisdiktioner (UK og USA) har tilbudt en raekke vaersentlige aendringer i retspraksis i relation til kontraktlige og tredjemands sager. Frankrig har ogsaa udviklet et interessant jurisprudens.