

L'affaire du *Wellborn* entretient une perception fautive du fonctionnement des sociétés de classification

Philippe Boisson - Docteur en droit & Arbitre maritime
Conseiller juridique Division Marine Bureau Veritas

Rares sont les décisions de la Cour de Cassation qui concernent les sociétés de classification. Dans un arrêt du 27 mars 2007, les magistrats de la cour suprême ont rappelé les conditions dans lesquelles la responsabilité quasi-délictuelle de ces organismes pouvait être engagée à l'égard des tiers que sont les assureurs de la marchandise transportée sur un navire classé.

1° Les faits et les procédures engagées

L'affaire est relativement simple. Le vraquier libérien *Wellborn*, construit en 1971 et classé Bureau Veritas fut affrété en juillet 1994 pour transporter 23.700 tonnes de minerai de manganèse du Gabon jusqu'en Chine. Au cours de son voyage, le navire fut confronté à plusieurs jours de très mauvais temps le contraignant, à la suite de déformations constatées sur la coque, à trouver refuge dans la rade de Fort-Dauphin à Madagascar. Abandonné par son équipage, le *Wellborn* s'échoua quelques temps après puis se brisa sur la côte, plusieurs mois après son arrivée sans qu'aucune tentative n'ait été faite pour sauver le navire.

Les assureurs facultés ayant indemnisé le destinataire de la marchandise se retournèrent contre l'armateur et ses assureurs devant les tribunaux de Hong Kong. Ce recours contre les intérêts au navire (P&I et assureurs corps) échoua, notamment parce que la classification du navire au chargement n'avait pas été confirmée a posteriori. Ce n'est donc que sept ans après la perte de la cargaison que l'un des co-assureurs de la cargaison, pour 30%, assigna Bureau Veritas sur le terrain délictuel, usant du délai décennal offert par la loi française.

Le 21 février 2003, le Tribunal de commerce de Nanterre condamna la société de classification à réparer les préjudices subis. Le jugement s'appuyait sur les conclusions du rapport non contradictoire de l'expert des assureurs facultés relatant un état déplorable du navire après avarie, et déclarant qu'il était régulièrement classé. Les juges estimèrent que la société de classification, qui avait en charge le contrôle de l'état du navire, avait failli à ses obligations contractuelles et avait commis en l'espèce une faute lourde.

La Cour d'Appel de Versailles, ayant confirmé le 9 décembre 2004 la décision des premiers juges, Bureau Veritas décida de se pourvoir en cassation en invoquant plusieurs arguments :

- le droit applicable à l'action en responsabilité délictuelle intentée contre la société de classification qui est en droit international privé français le droit du lieu du dommage lequel s'entend aussi bien du lieu du fait générateur du dommage que du lieu de réalisation de ce dernier, ne pouvait être le droit français.

Le lieu de réalisation du dommage (nauffrage) étant fortuit, les juges du fond auraient dû tenir compte du lieu du fait générateur du dommage qui n'avait pu se produire qu'au cours d'une des visites du navire lesquelles avaient toutes été effectuées hors de France. Le lieu de l'émission du formulaire du certificat de classification n'était pas significatif car purement administratif.

- Le droit applicable suivant ce raisonnement était le droit de Singapour lequel est inspiré du droit anglais. Bureau Veritas estimait en conséquence que, conformément à la jurisprudence « *Nicholas H* », des tiers ne pouvaient se prévaloir à l'égard de la société de classification d'une obligation de soin envers les marchandises transportées, sauf à ce que soit caractérisé un lien de proximité suffisant avec elle. Ce lien n'existait que si la classification du navire avait été une condition de son utilisation et de son assurance.

2° L'arrêt de la Cour de cassation du 27 février 2007

La Cour de cassation dans son arrêt du 27 mars 2007 n'a pas retenu ces arguments et a rejeté tant les critiques concernant le choix de la loi française comme loi applicable que celles relatives au contenu de cette loi. Après avoir confirmé que la loi applicable à la responsabilité extra-contractuelle d'une société de classification était celle de l'Etat du lieu où le fait dommageable s'était produit, elle a appliqué la loi du siège social de la société comme étant celle du lieu présentant les liens les plus étroits avec le fait dommageable qui était applicable - en l'espèce, la loi française.

Par ailleurs la Cour de Cassation a estimé qu'en droit français, la société de classification ayant commis une faute dans la classification d'un navire était responsable dès lors que cette faute avait été la cause directe du préjudice subi, sans qu'il soit nécessaire d'établir l'existence d'un lien de proximité entre la victime et la société de classification. Cet arrêt extrêmement sévère à l'égard de la société de classification entretient, à notre avis une perception fautive de son métier et des conditions dans lesquelles il est exercé au jour le jour par les experts chargés d'effectuer les visites et de délivrer les certificats correspondants.

L'affaire du Wellborn entretient une perception fautive du fonctionnement des sociétés de classification - (suite et fin)

a. Sur les mécanismes réels de décision au sein d'une société de classification.

Dans son arrêt, la Cour de Cassation a objecté que le lieu de réalisation du dommage étant fortuit, il convenait de rechercher le lieu du fait générateur, que celui-ci pouvait être situé en France dès lors que la société de classification avait son siège en France, que le règlement de classification applicable au *Wellborn* avait été élaboré en France et que les dossiers de classification y avaient pu être examinés, qu'enfin le lieu où le navire avait été visité pour la dernière fois n'était pas déterminant.

Cette affirmation n'est pas conforme à la pratique quotidienne suivie par les grandes sociétés de classification internationale en matière de délivrance des certificats de classification. La plupart des décisions relatives à la classification d'un navire sont prises par les experts locaux : visa et délivrance des certificats du navire avec ou sans recommandation, retrait du certificat. S'il est vrai que le règlement de classification est élaboré en France, au siège social de la société, son application est faite, pour l'essentiel, par les experts lors de leurs diverses interventions à bord des navires.

En l'espèce, le fait générateur du dommage subi par les assureurs facultés trouvait sa source non pas dans les lacunes ou les défaillances du règlement de classification mais dans les visites du navire réalisées avant l'accident, c'est-à-dire à Singapour en 1992 et en Chine en octobre 1993. C'est bien dans ces deux centres de visites que furent prises les décisions relatives à la classification du navire déclenchant l'émission du certificat et permettant le départ du navire.

A aucun moment le siège parisien de Bureau Veritas n'a été impliqué dans les décisions prises par l'expert local. Comment en effet le siège d'une société qui classe plus de 8.000 navires et donc effectue, par l'intermédiaire de ses 400 centres d'intervention et de ses 1.000 experts, plus de 8.000 visites chaque année pourrait-il examiner les dossiers de classification de chaque navire et prendre rapidement les décisions qui s'imposent ! Aucune organisation centrale ne saurait faire face à de telles exigences opérationnelles et si même elle le pouvait, il n'est pas certain que la sécurité des navires s'en trouverait améliorée.

b. Sur les relations entre l'assureur faculté et la société de classification.

Il ne semble pas que les faits de l'affaire du *Wellborn* aient fait l'objet par la Cour de Cassation de l'examen minutieux qu'ils méritaient. Les magistrats se sont contentés de reprendre le motif de rejet de la Cour d'appel concernant le lien de proximité suffisant entre le préjudice de l'assureur faculté et la faute de la société de classification en indiquant que « ... en tout cas, la compagnie Groupama n'aurait jamais accepté de garantir la cargaison aux mêmes conditions.. ». Il est bien dommage qu'ils n'aient pas lu la police d'assurance sur facultés. Les conditions particulières de cette police, dérogeant aux conditions générales publiées d'assurance sur facultés, n'imposaient pas en effet que le navire fût classé.

La cause du préjudice subi par les assureurs facultés reste toutefois liée indirectement à la classification. Le refus par Bureau Veritas de confirmer a posteriori la classification du navire lors de son appareillage du Gabon a permis aux assureurs corps du navire et au P& I club de décliner leur garantie. Certaines visites du navire étaient en effet échues à cette date, sans demande de report. Les assureurs facultés, n'ayant pas pris la précaution d'exiger la classification du navire transportant la marchandise, restaient quant à eux tenus d'indemniser les ayants-droits à la marchandise.

En bonne logique, l'assureur faculté n'aurait dû pouvoir rechercher la responsabilité de la société de classification qu'en alléguant que celle-ci avait abusivement refusé d'émettre une attestation de classification couvrant la date du chargement, ce qui privait l'assureur faculté de son recours normal contre les intéressés du navire.

c. Sur la faute commise par la société de classification.

La Cour d'appel de Versailles avait estimé que la faute susceptible d'engager la responsabilité de la société de classification était lourde. Cette qualification ne se justifiait pas sur le terrain quasi délictuel. La Cour de Cassation retient la faute simple mais ne voit pas qu'en la jugeant directement causale de la perte de la marchandise, elle fait abstraction du rôle de l'armateur qui reste seul responsable de l'état d'entretien de son navire au commencement du voyage.

Il n'y a pas de co-responsabilité en la matière.

Il en résulte que le lien entre le dommage et la faute ne pouvait être qu'indirect et que la responsabilité de la société de classification ne pouvait être retenue.

