

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Tiré à part

Numéro 50 - Automne 2019



"Reus excipiendo fit actor"

50ème édition de la Gazette publiée depuis 2003

Les sociétés de classification

Julien Raynaud

Directeur juridique Bureau Veritas
Arbitre maritime

Historique et fonctions des sociétés de classification

Les sociétés de classification sont historiquement les premiers organismes chargés du contrôle technique des navires. Cette activité débute au XVIIIe siècle et va ensuite accompagner l'essor du transport maritime au début du XIXe siècle. C'est précisément à cette époque que vont naître les principales sociétés de classification encore actives de nos jours (Bureau Veritas en 1828, Lloyds Register, 1834, American Bureau of Shipping, 1862, Det Norske Veritas, 1864).

Initialement la classification vise donc à informer les différents acteurs du transport maritime (armateurs, assureurs, chargeurs ou affréteurs) de la qualité et la fiabilité des navires.

Les prestations évolueront progressivement vers la fixation des normes techniques de qualité et de sécurité des navires puis par la publication des fameux Règlements de classification. Les services de classification vont ainsi concerner la qualité du navire lui-même et lui permettront de naviguer via l'émission d'un certificat de classification.

De nos jours, les missions des sociétés de classification sont clairement déterminées comme suit : d'une part une mission privée pour le compte des chantiers navals et des armateurs, la classification; et d'autre part une mission de service public pour le compte des États du pavillon, la certification statutaire.

L'activité de classification repose essentiellement sur l'obligation pour la société de classification de vérifier la conformité du navire par rapport à son Règlement de classification qui énonce les exigences pour l'attribution et le maintien de la classe, et ce pour différents types d'unités (navires en acier, unités offshore, sous-marins, navires militaires).

Cette appréciation sera ainsi exprimée par une classe inscrite au registre de la société et dans le certificat de classification remis à l'armateur ou au chantier naval.

Si elle n'est pas obligatoire, la classification reste essentielle pour un navire puisque son armateur ne pourra ni l'assurer, ni l'exploiter, sans certificats de classification. Il est à noter cependant que lesdits certificats ne garantissent en rien l'état de navigabilité d'un navire. Ils ne sont qu'une simple présomption de l'état de navigabilité du navire.

Les Règlements des sociétés de classification et leurs référentiels associés, qui sont un recueil d'exigences minimales, ne doivent pas, en effet, être considérés comme des normes de construction, des manuels de sécurité ou des guides d'entretien et la société de classification reste seule juge de l'application et de l'interprétation de son propre Règlement. La Cour d'appel de Versailles rappelle ce principe dans un arrêt rendu le 5 février 2009. Dans cette affaire Mansal Offshore c/ Bureau Veritas, les juges affirment qu'il "n'est ni correct, ni juste et ni raisonnable (...) d'imposer à la société [de classification] (...) une obligation de soins (...) à l'égard de la société Mansal Offshore". C'est donc bien le transporteur maritime qui, en vertu de son obligation de diligence raisonnable, doit mettre son navire en état de navigabilité.

La seconde activité est celle de la certification statutaire : effectuée au nom des États qui ont habilité les sociétés de classification à contrôler les navires battant leur pavillon, elle se caractérise par la délivrance de certificats statutaires. Les sociétés de classification doivent ici s'assurer de la conformité des navires, non pas au Règlement qu'elles ont publié, mais aux normes techniques des diverses conventions internationales relatives notamment à la sécurité des personnes (*The International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*) ou encore à la pollution (*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL*).

Des acteurs majeurs de la sécurité maritime

Les sociétés de classification sont considérées comme tenant un rôle majeur dans la sécurité maritime et à ce titre, sont contrôlées régulièrement par L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), instituée en 2003 par la Commission européenne.

Selon le Règlement (CE) 391/2009 du 23 avril 2009, l'AESM évalue les organismes de classification pour s'assurer qu'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent. L'évaluation est faite de manière très scrupuleuse puisqu'elle peut comprendre la visite des branches régionales des sociétés ainsi que l'inspection des navires en construction ou en service. L'Union européenne s'attache donc particulièrement aux performances de ces organismes en matière de sécurité maritime.

Suite et fin de l'article page 2.

L'IACS

L'*International association of classification societies* ("IACS"), est une association professionnelle regroupant au niveau mondial les douze premières sociétés de classification. L'IACS a pour principal objectif l'harmonisation des Règlements de classification. Elle trouve son origine dans l'adoption de la Convention internationale sur les lignes de charge en 1930, puis en 1955 une Conférence réunissant les sept grandes sociétés de classification de l'époque a permis sa création. En 1969, l'IACS est devenue membre consultatif à l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce rôle lui permet d'avoir une vue d'ensemble sur les exigences techniques internationales et sur le développement des instruments de réglementation internationaux.

Ainsi, l'IACS adopte des résolutions portant sur des projets relatifs à l'unification des règles de classification, des questions techniques ou de procédure, qui devront être intégrées dans les référentiels techniques des sociétés de classification et donc dans leurs Règlements respectifs.

L'IACS est aujourd'hui devenu un acteur-clé non seulement dans l'élaboration de normes techniques mais aussi dans la promotion du rôle des sociétés de classification et la mise en avant d'une approche proactive face aux événements de mer. Les membres de l'IACS, en maintenant un dialogue avec les différentes instances internationales ainsi qu'avec les États du pavillon et l'industrie maritime, contribuent à améliorer les mesures relatives à la sécurité des navires et à la protection de l'environnement.

La responsabilité des sociétés de classification

Dans le cadre de leurs activités les sociétés de classification doivent respecter de nombreuses obligations dont le non-respect engage leur responsabilité à l'égard de certains acteurs du monde maritime. Toutefois l'étendue de cette responsabilité n'est pas encadrée par les textes, celle-ci étant le plus souvent définie dans les documents contractuels liant la société de classification à sa contrepartie (contrat de classification, de certification statutaire ou agrément de l'État du Pavillon).

De fait c'est avant tout la responsabilité contractuelle d'une société de classification qui peut être engagée en raison de son activité de classification et donc en application d'un contrat de droit privé. Les obligations relatives à cette activité sont définies dans le contrat de classification liant la société de classification à l'armateur ou au chantier.

Comme nous l'avons précisé en introduction, la mission principale d'une société de classification est de vérifier la conformité des navires par rapport aux Règlements qu'elle a édictés et c'est en cas d'une faute dans l'exécution de cette mission que sa responsabilité contractuelle pourra être éventuellement engagée par son cocontractant. Par conséquent, une société de classification n'est tenue que d'une obligation de moyens à l'égard de ses cocontractants.

Cette activité et les obligations qui en découlent sont généralement définies par les sociétés de classification dans leur Conditions Générales qui s'appliquent aux contrats de classification. Ainsi ces dernières ne sont ni garantes de la navigabilité du navire, ni tenues d'une obligation de conseil vis-à-vis de leur cocontractant. Cette définition a d'ailleurs souvent été reprise, de manière plus au moins stricte, par la jurisprudence (1). Enfin, des cas d'exclusions de responsabilité existent et sont liés aux obligations pesant sur le cocontractant. Ce dernier est par exemple tenu d'informer la société de classification de tout changement concernant le navire qui pourrait affecter la classe de celui-ci. En cas de non-respect de cette obligation d'information, la société de classification ne saurait être tenue responsable des dommages subis par le cocontractant en relation avec ce changement.

Une société de classification peut aussi voir sa responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle engagée à l'égard des tiers. Dans la mesure où il n'existe pas de lien contractuel entre la société de classification et les tiers, la responsabilité d'une société de classification ne pourra être recherchée que sur le fondement du droit de la responsabilité civile délictuelle. Le demandeur aura la charge de prouver l'existence d'un fait générateur matérialisé par une faute délictuelle commise par la société de classification, d'un préjudice subi par le demandeur et d'un lien de causalité entre ce fait générateur et le préjudice. C'est ainsi que, sous réserve des conditions énoncées ci-dessus, les victimes d'un événement ayant causé des pertes matérielles et/ou physiques pourraient assigner une société de classification en réparation des dommages subis.

Enfin, les prestations d'une société de classification, dans le cadre de la certification statutaire, peuvent engager sa responsabilité administrative en cas de faute. La responsabilité de la société de classification peut être à la fois engagée vis-à-vis de l'État du pavillon avec lequel elle a signé un agrément ainsi que vis-à-vis de l'armateur avec lequel elle a signé un contrat de certification statutaire. La société de classification agit alors par délégation de service public, cette délégation étant matérialisée par un agrément signé entre la société de classification et l'État du pavillon. C'est cet agrément, ainsi que les conventions internationales (SOLAS et MARPOL), qui définissent l'étendue des obligations de la société de classification envers l'État du pavillon dans l'exécution de sa mission de certification statutaire. En raison du caractère public de la mission qu'elle remplit, la responsabilité administrative de la société de classification peut être engagée. Dans le cadre de cette activité la société de classification bénéficie d'une protection légale accordée par l'État du Pavillon : il s'agit de l'immunité de juridiction, qui rend impossible la mise en jeu de la responsabilité de l'État et de ses agents devant les tribunaux d'un autre État. La jurisprudence s'est récemment prononcée à ce sujet : le 17 avril 2019, la Cour de cassation a confirmé l'arrêt que la Cour d'appel de Bordeaux avait rendu le 6 mars 2017, dans l'affaire du "Prestige", concernant l'immunité de juridiction des sociétés de classification. La Cour de cassation a énoncé pour la première fois que seule l'activité de certification statutaire autorise une société de droit privé à se prévaloir de l'immunité juridictionnelle de l'État du Pavillon l'ayant habilitée à inspecter une unité.

Si les sociétés de classification remplissent un rôle essentiel pour la sécurité maritime, il est pourtant souvent mal compris. En raison de leur statut et de la dualité de leurs activités, à la fois privées et publiques, les acteurs du monde maritime peuvent parfois, à tort, considérer que les sociétés de classification s'apparentent à des administrations garantes de la navigabilité des navires. Or les sociétés de classification sont des sociétés privées ayant pour mission la vérification de la conformité des navires tantôt par rapport à leur Règlement (dans le cas de la classification) tantôt par rapport aux conventions internationales (dans le cas de certification statutaire). Il n'en demeure pas moins qu'elles restent soumises à des exigences strictes imposées à la fois par les instances nationales et supra nationales mais aussi par l'IACS. Ces exigences sont salutaires en ce sens qu'elles permettent aux sociétés de classification de garantir aux acteurs du monde maritime un niveau de sécurité indispensable à l'heure où le transport maritime doit faire face à des risques et enjeux nouveaux.

(1) Voir *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972) et *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 799 F. Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992).

