

**Avertissement : Ce commentaire est publié sur <http://www.fortunes-de-mer.com> sous l'entière responsabilité de son auteur. Fortunes de Mer ne donne aucune approbation sur le contenu de cet article et se dégage donc de toute responsabilité quant au contenu de l'article. Si vous souhaitez y réagir, merci de contacter directement l'auteur identifié ci-dessous.**

## **Condamnation pour homicide involontaire après un naufrage d'une société de classification**

**Par**

**Pascal Polère**

**Docteur en Droit**

**Avocat à la Cour d'appel de Paris**

---

La Chambre criminelle de la Cour de cassation a rendu le 10 janvier 2006 un arrêt retenant la responsabilité d'une société de classification lors d'un naufrage qui mérite d'être souligné.

Il sera, tout d'abord, rappelé que les sociétés de classification, reconnues par les Etats, procèdent aux classements des navires. Ces sociétés procèdent également aux inspections périodiques des flottes de leurs clients, notamment sur l'état des navires et leur conformité aux réglementations applicables. Le rôle des sociétés de classification est essentiel. Ces sociétés délivrent des certificats de départ en fonction des règlements nationaux eux mêmes issus de la mise en œuvre des conventions internationales. Le certificat ainsi délivré par la société de classification permet à l'armateur d'assurer son navire. Les sociétés de classification délivrent deux types de certificats : le premier concerne la structure du navire et le second le certificat ISM (maintenance du navire conforme aux normes en vigueur et contrôle continu de l'état du navire et de son armement). Les principales sociétés de classification mondiales se sont regroupées au sein de l'Association Internationale de Sociétés de Classification (IACS).

En l'espèce, le 11 juin 1999, le cargo *Number One* battant pavillon des îles Saint-Vincent et Grenadines, fit naufrage au large du Sri Lanka dans le golfe du Bengale, après avoir été affecté pendant huit mois à des transports de sel et de billes ou de grumes de bois entre la Malaisie et l'Inde. Lors du naufrage, le capitaine du navire ainsi que dix des dix sept membres de l'équipage disparurent. Le Tribunal correctionnel de Saint-Nazaire, ainsi que la Cour d'appel de Rennes, déclarèrent les armateurs, le capitaine d'armement français ainsi que de la société de classification japonaise prise en tant que personne morale qui avait délivré les certificats de classe

du navire coupables d'homicides involontaires. La société de classification fut également condamnée à une amende de 200 000 €.

La Cour de cassation vient de confirmer l'arrêt d'appel, relevant que c'est à la demande du premier propriétaire du navire que la société de classification a effectué la cinquième visite spéciale du navire qu'elle suivait depuis sa construction, et que la délivrance des certificats de classe à l'issue de ce contrôle a permis la conclusion de la vente et l'attribution du pavillon, dit économique, choisi par le nouvel armement. La Haute Juridiction approuve les juges du fond d'avoir obtenu qu'en déléguant la responsabilité de la 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 sous-traitant relatif à la quête et les réparations ont préalablement exécuté, à l'épaisseur des tôles, et à l'étanchéité du bateau dans la coque souffrait d'une corrosion avancée, la société de certification a commis de "*graves négligences*" ayant un "*un lien de causalité certain avec la perte du navire et le décès des victimes*".

Si ce n'est pas la première fois que la responsabilité d'une société de classification<sup>1</sup> est examinée lors de la survenue d'un naufrage, la mise en cause de la responsabilité pénale d'une telle société pour homicides involontaires est de nature à attirer l'attention des autorités maritimes concernées sur les pratiques laxistes de contrôle de certaines sociétés de classification et de les inciter à contrôler plus rigoureusement la manière dont les certificats sont délivrés. En effet, en la matière, si la transparence n'est pas de principe, l'enjeu est des plus importants, dans la mesure où les sociétés de classification jouent un rôle essentiel dans la prévention des risques maritimes, en assurant une mission de classification pour le compte de l'armateur mais aussi de certification, pour l'Etat du pavillon. Or, l'attribution d'une classification élevée représente une garantie de sécurité pour les acteurs de la communauté maritime (acquéreurs de navires, affréteurs, équipages, assureurs). Cette garantie ne doit pas être de façade et doit correspondre à une réalité en termes de sécurité du navire contrôlé et pour lequel les certificats sont délivrés.

---

<sup>1</sup> En matière civile, la Cour d'appel de Versailles, dans un arrêt du 9 décembre 2004, a retenu une faute de l'organisme certificateur constitutive d'un manquement à une obligation de prudence et de diligence, qui avait délivré les certificats de navigabilité alors qu'il ressortait des rapports d'expertises une corrosion généralisée de la coque et des compartiments ainsi qu'une épaisseur réduite des tôles. La Cour estima que le bâtiment 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 estima ainsi qu'une unité dangereuse avait pu continuer de naviguer "*mettant en danger l'équipage (...) et la sécurité en mer*". Pour les juges, si la société de classification avait accompli sa mission avec prudence et diligence, la compagnie d'assurance n'aurait jamais accepté de garantir la cargaison aux mêmes conditions.