

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
وزارة النقل
Ministère des Transports



ÉCOLE SUPÉRIEURE
DE COMMERCE

Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en
« *Expertise maritime* »

THEME :

Sociétés de classification : responsabilités et
limites

Réalisé par :

M. BOUTELDJA Youcef
M. BOUNEGHMACH Yazid

Encadreur :

Monsieur : TALABOULMA
Rachid

Examineur :
M. AMMOUR Ramdane

Président :
Mme HAMADOUCHE

Invité :
M. BOUTERFA Djamel

Remerciements

Tout d'abord, on remercie Allah tout puissant qui nous a donné la foi, la volonté, le courage et la persévérance.

Nous souhaitons manifester notre reconnaissance particulièrement à **Mr. TALABOULMA RACHID** d'une part pour nous avoir donné l'opportunité de réaliser ce modeste travail, qui a développé en nous une capacité de recherche et d'adaptation, d'autre part d'avoir accepté d'encadrer ce travail, avec un suivi, des conseils prodigues, et un intérêt démontré tout au long de notre travail.

Nos remerciements s'adressent également, à tous les professeurs et tous le corps administratif de l'école **gemaform**, qu'on a eu le plaisir de rencontrer pendant cette période de formation, pour tous leurs efforts et leur support remarquables.

Nous tenons à remercier nos parents, nos familles et nos ami(e)s, qui nous ont encouragés et qui nous ont été d'un soutien moral tout au long de la réalisation de ce projet, aussi nos remerciements s'adressent à tous nos collègues de la promotion **Expertise maritime**

Que tous ceux qui ont participé de près ou de loin pour l'accomplissement de ce modeste travail, trouvent ici l'expression de notre gratitude.

Enfin, nos gratitude vont à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

SOMMAIRE

Introduction Générale	4
Chapitre 01 :Responsabilité Des Sociétés De Classification Des Navires	8
1. Définition de la classification des navires :	9
1.1 Historique de la classification des navires :	9
1.2 Processus de classification :	11
2. Vérification de la conformité aux normes de sécurité internationales :	15
3. Normes de sécurité internationales en vigueur :	16
4. Évaluation de la qualité des navires et attribution de niveaux de notation :	18
5. Critères utilisés pour attribuer des niveaux de notation	18
6. Attribution des niveaux de notation symbole de classe et marquage :	19
7. Mesures pour améliorer la sécurité des navires	20
8. IACS (International Association of Classification Societies-) :	22
Conclusion du chapitre 01 :	24
Chapitre 02 : Les limites De La Responsabilité Des Sociétés De Classification Des Navires.....	27
1. Manque d'habilitation contrôle :	28
2. Influence des armateurs sur les évaluations :	30
3. Limites techniques des évaluations :	32
Conclusion du chapitre 02 :	35
Chapitre 03 : Cas du MV SEWOL 2014.....	36
1. Cas du Naufrage du MV SEWOL (2014) :	37
2. Défaillances Critiques relevés :	39
3. Impacts sur la réglementation maritime :	45
3.1 Niveau international :	45

3.2 Niveau régional :.....	46
3.3 Niveau national :.....	47
Conclusion du chapitre 03	49
Conclusion Générale :.....	50
Recommandations :	51
Références bibliographique :.....	52
Liste des figures	56

INTRODUCTION GENERALE

Introduction Générale

Objet de tant de débats contradictoires, la mondialisation s'invite chaque jour chez nous, qu'on le veuille ou non : un café sud-américain, une paire de chaussures de sport ou un jouet conçus aux États-Unis et fabriqués en Chine sont consommés à bas prix dans chaque ville d'Europe sans que les déplacements de plusieurs milliers de kilomètres effectués par ces marchandises, avec leurs problèmes de coûts, de temps, de pollutions ou autres aléas éventuels, ne suscitent la moindre interrogation chez les clients finaux ou Intermédiaires. Ces déplacements sont pleinement intégrés dans les processus de production, de vente ou de consommation à travers la logistique. Pourtant, à l'inverse des flux financiers ou d'informations, les flux du commerce international ne sont pas immatériels mais reposent sur une organisation lourde qui se déploie à l'échelle mondiale : le transport maritime.

La croissance des échanges de produits manufacturés à travers le monde n'a été rendue possible que par la conteneurisation, branche spécifique du transport maritime, qui, par son efficacité, constitue l'épine dorsale logistique de la mondialisation. Il existe une interdépendance croissante entre la conteneurisation, qui est au service du commerce international, et l'économie mondiale du fait du processus de globalisation.¹

Cependant, le transport maritime de conteneurs a également ses propres règles de fonctionnement et d'organisation, indépendantes des règles du commerce international. Ses performances ont été étudiées à travers une analyse systématique des offres maritimes des plus grandes compagnies maritimes de conteneurs au monde, ce qui permet de dresser un schéma général de la circulation maritime du trafic conteneurisé et de définir les principales caractéristiques spatiales de cette activité.

On peut dire qu'il n'y aurait pas de mondialisation sans réseaux maritimes conteneurisés.

Le conteneur est un outil intermodal qui s'est vu naître aux États-Unis au milieu des années 1950 par Malcolm McLean, sa force réside dans sa simplicité, tout comme son

¹ D. GAURIER, *La Lex Rhodia de Jactu*, ADMO, tome XV, 1997

principe, qui consiste à acheminer la marchandise dans des boîtes de forte capacité qui s'adapte à une large panoplie (gamme) de mode de transport ce qui se traduit par un gain énorme de temps, vu que ce dernier a rationalisé la manutention et l'arrimage et s'est vu normalisé vers les années 1970 par l'ISO (International standards Organisation).²

Dans l'optique d'optimiser les expéditions maritimes dans les échanges commerciaux internationaux, le transport maritime s'est vu drastiquement développé par une croissance exponentielle, dès lors la capacité des portes conteneurs a été multipliée, on est passé du 3 000 EVP (1970) à ~ 23 000 EVP (à ce jour).

En effet dû à cette forte augmentation de la capacité de transport des porte-conteneurs, les compagnies maritimes pouvaient proposer des tarifs concurrentiels jamais vu auparavant. Tout ceci joue en faveur du consommateur et importateur (chargeur) qui maintenant a accès à un fret dérisoire, ce qui engendre une répercussion directe sur le coût de revient (charges) des marchandises, ainsi cela donne lieu à un placement de produit à des prix agressifs ou disons attractifs dans le marché, en somme au profit du consommateur.

Cette évolution a permis non seulement de réduire les coûts, le temps, mais aussi la stabilité des expéditions et va jusqu'à l'établissement des lignes maritimes dites régulières, qui se base sur des départs à jour fixe et des ports d'escales déterminés (POL/POD) et dans certains cas le transport à la demande dit *tramping* pour les marchandises non conteneurisées ou cargaison homogènes (pétrole, GNL, Céréales, etc....).

Cette évolution fulgurante a une incidence directe sur la des risques de sinistres maritimes et ce à cause de plusieurs facteurs d'ordre conceptuel et technique mais aussi liée à la qualification des marins.³

Afin de pallier à ces problèmes la création d'une organisation indépendante et non lucrative qui veille à l'application stricte des critères et normes de sécurité lors de la construction et la navigation des navires était de mise.

² Pierre Gras, *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 2010

³ Audrey Guiller, « Des milliers de conteneurs perdus en mer : une pollution souvent invisible dans l'indifférence des autorités », sur *Basta !*, 12 juillet 2021 (consulté le 09 octobre 2023)

Les sociétés de classifications ont pour objectif d'évaluer la sécurité structurelle des navires, y compris la coque, les structures et les systèmes de sécurité à bord. Elles établissent des normes techniques pour la conception, la construction et l'exploitation des navires afin de minimiser les risques d'accidents maritimes, et s'assurent en évaluent la qualité et la fiabilité des navires en se basant sur des critères tels que la conception, les matériaux utilisés, les systèmes de propulsion, les équipements de sécurité.⁴

Elles délivrent le certificat de classe une fois le navire construit et effectuent des inspections régulières pour s'assurer que les navires maintiennent leurs standards de qualité et veille au respect des réglementations nationales et internationales, telles que la Convention internationale pour la sécurité des vies en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et les règles de l'Organisation maritime internationale (OMI). Elles vérifient la conformité des navires lors des inspections et délivrent des certificats de conformité.

Il est indéniable que les sociétés de classification jouent un rôle crucial dans le transport maritime en prévoyant les sinistres en identifiant les risques potentiels et en recommandant des mesures correctives en partie grâce aux inspections périodique des navires, mais tout ceci implique de large dépenses pour les compagnies maritimes qui courent après le gain et en s'alliant avec les pavillons de complaisance qui proposent des régimes de registre maritime avantageux, attirant ainsi les propriétaires de navires par des réglementations plus souples, des taxes réduites et des normes de sécurité potentiellement moins contraignantes. Cela permet aux propriétaires de navires de réduire leurs coûts d'exploitation, mais peut également entraîner des problèmes de sécurité, de conformité aux réglementations et de protection des droits des marins.⁵

Le conflit entre les sociétés de classification et les pavillons de complaisance se situe dans le fait que les navires enregistrés sous des pavillons de complaisance peuvent échapper à un contrôle et à une réglementation rigoureuse, ce qui peut compromettre la sécurité maritime. Les sociétés de classification s'efforcent de maintenir des normes élevées pour la sécurité des navires et de l'environnement, mais lorsque les propriétaires

⁴ BONASSIES, Pierre, SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J 2eme édition, 2010, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, le "Traité »

⁵ Op.cit.

de navires choisissent des pavillons de complaisance pour éviter ces normes, cela peut créer des risques potentiels.

Pour lutter contre ce problème, des efforts ont été déployés au niveau international pour renforcer la réglementation et la surveillance des pavillons de complaisance. L'OMI et d'autres organisations travaillent à établir des normes mondiales de sécurité et de conformité pour tous les navires, quel que soit leur pavillon. De plus, certaines initiatives encouragent les pays à adopter des pratiques de registre plus transparentes et à se conformer davantage aux réglementations internationales.

Mais alors quelles sont les limites des responsabilités auxquelles ces sociétés de classification font face et quel est l'enjeu de ces limites par rapport aux propriétaires des navires ?

Chapitre 01 :
Responsabilité Des Sociétés De Classification Des Navires

Chapitre 01 : Responsabilité Des Sociétés De Classification Des Navires

Préambule

L'industrie maritime est l'un des secteurs les plus importants du commerce mondial. Les navires transportent des milliards de tonnes de marchandises chaque année, faisant tourner les économies du monde entier. Cependant, à mesure que le commerce maritime se développe, assurer la sécurité des navires et de leurs équipages devient de plus en plus important. Dans ce contexte, les sociétés de classification des navires jouent un rôle essentiel.

Les sociétés de classification des navires sont des organismes indépendants chargés d'évaluer si les navires satisfont aux normes de sécurité et de qualité. Ils sont mandatés par les armateurs et les assureurs pour évaluer la robustesse, la stabilité et la navigabilité d'un navire, et dans certains cas par délégation du gouvernement la veille au respect des normes environnementales et de la cyber sécurité. Les sociétés de classification sont donc des acteurs clés de la chaîne de sécurité maritime.

Cependant, la responsabilité des sociétés de classification préoccupe également les acteurs du secteur maritime. En cas d'accident, ces sociétés peuvent être considérées comme ayant une certaine responsabilité car elles doivent assurer la sécurité des navires qu'elles évaluent.

Néanmoins, leur responsabilité est généralement limitée par le contrat qu'ils ont avec l'armateur, qui peut comporter des clauses limitant leur responsabilité en cas d'accident. Par ailleurs, les sociétés de classification sont souvent critiquées pour leur manque d'indépendance vis-à-vis des armateurs, qui sont leurs clients et paient leurs prestations de classe.⁶

Par conséquent, le principal corpus de responsabilité de la société de classification des navires est complexe et multiforme. Il traite des questions de sécurité maritime, de réglementation, d'indépendance et de responsabilité. Dans ce contexte, l'objectif de ce mémoire de fin d'études est d'analyser la responsabilité des sociétés de classification des

⁶ <http://www.skuld.com/News/Legal-News/Liability-of-Classification-Societies/> (consulté le 14 Aout 2023)

navires et ses limites, en examinant les différents aspects de cette problématique et en proposant des pistes de réflexion pour améliorer la sécurité maritime et la responsabilité des acteurs impliqués dans cette industrie cruciale pour l'économie mondiale.

1. Définition de la classification des navires :

1.1 Historique de la classification des navires :

Les critères de classification des navires évoluent constamment pour répondre aux circonstances changeantes et plus strictes en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Dès le moyen âge, lorsque les marins ont commencé à identifier les caractéristiques des différents types de navires selon leur forme, leur taille et leur capacité de charge. Cependant, la classification moderne des navires a débuté au 18ème siècle, lorsque les assureurs maritimes ont exigé des informations détaillées sur les bateaux avant de les assurer. Une entreprise de classification de navires a été fondée en 1760 par un groupe de courtiers d'assurances maritimes de Londres. Appelée Lloyd's Register of Shipping, elle a commencé à publier des registres de navires qui incluaient des détails sur leur construction, leur équipement et leurs performances. Les navires étaient classés en fonction de leur robustesse, de leur stabilité et de leur aptitude à naviguer dans différentes conditions météorologiques. Au fil du temps, d'autres sociétés de classification ont été créées, notamment le Bureau Veritas en France en 1828 et l'American Bureau of Shipping (ABS) aux États-Unis en 1862. Ces sociétés ont adopté des méthodologies similaires à celle de Lloyd's Register, mais ont aussi développé leurs propres normes et critères de classification des navires, 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, 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 »⁷

En 1872 Samuel Plimsoll, membre du Parlement, mena une campagne pour exiger que les navires portent une marque de franc-bord. La loi fut adoptée en 1876 mais ce n'est qu'en 1890 qu'elle fut vraiment effective avec la reconnaissance du Lloyd Register et du Bureau Veritas pour l'assignation du franc-bord. Un décret français reconnaît les mêmes pour

⁷ « A history of the world's first classification society », sur Lloyd's Register (consulté le 15 novembre 2023)

l'application de la loi de 1907 sur la sécurité de la navigation, en 1930 la première convention sur les lignes de charge est signée.

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 bretoise en retenant que « nul ne peut s'exonérer par avance de la responsabilité de son dol ou de sa faute lourde ». Ainsi déjà 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.

En 1914, la Convention internationale pour la sécurité de la vie humaine en mer (SOLAS) a été adoptée, ouvrant la voie à la création du Comité Maritime International (CMI). Le CMI a alors commencé à collaborer avec les sociétés de classification pour établir des normes de sécurité pour les navires, ce qui a conduit à l'harmonisation des critères de classification des navires à l'échelle internationale.⁸

Mais en 1923 dans deux arrêts rendus le même jour, 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.

Au cours des dernières décennies, les sociétés de classification des navires ont étendu leur champ d'activité pour inclure d'autres domaines liés à la sécurité maritime, tels que la sécurité environnementale et les émissions de gaz à effet de serre. Les critères de classification des navires évoluent constamment pour répondre aux circonstances

⁸ « A history of the world's first classification society », sur Lloyd's Register (consulté le 15 novembre 2023)

changeantes et aux exigences de sécurité et de protection de l'environnement de plus en plus strictes.

Bien que le rôle des sociétés de classification des navires soit essentiel pour assurer la sécurité maritime, elles ont également fait l'objet de critiques en ce qui concerne leur responsabilité en cas d'accident. Certaines personnes ont dénoncé le manque de neutralité à l'égard des compagnies de navigation qui sont leurs clients et qui paient pour leurs prestations de classification. Par conséquent, il existe un risque que ces sociétés minimisent les défauts de sécurité trouvés pour s'attirer les bonnes grâces des propriétaires des navires. Cependant, les entreprises de classification des navires ont souvent soutenu que leurs responsabilités sont limitées en cas d'accidents, car elles ne sont qu'un maillon dans la chaîne de sécurité maritime. (Surtout cette dernière est jugée 'responsable' qu'au moment de la délivrance du certificat de classe et se dit non responsable si un incident se produit quelque temps après l'obtention du certificat, et par conséquent éviter tout litiges juridique si le client veut lui faire endosser la faute, ou simplement assumer des erreurs commises). Ceci et dus au fait que la sûreté d'un navire dépend d'un grand nombre de facteurs déterminants, tels que la qualité de sa construction, son entretien, le professionnalisme de son équipage et les conditions météorologiques origine de l'avarie

En prenant en compte l'évolution de la classification des navires au fil du temps, il est évident que cette pratique est essentielle. Elle est à la fois une force motrice derrière le développement des normes de sécurité internationales pour les navires et une cible en matière de responsabilités et d'indépendance. Il est donc important de comprendre le cadre limitatif de leurs responsabilités et leur fonction dans la chaîne de sécurité maritime.

1.2 Processus de classification :

Les sociétés de classification interviennent dans le domaine privé en attribuant une classe au navire et en délivrant des certificats de conformité selon leur propre Règlement. Ce processus se déroule pendant la construction du navire et tout au long de son utilisation. La classe octroyée par la société de classification reflète la valeur du navire en termes de fiabilité, plutôt que sa valeur financière. Selon les Conditions générales du Bureau Veritas, la classification est définie comme l'évaluation réalisée par la société pour ses clients, à une date donnée, suite aux visites menées par ses experts et conformément aux méthodes et procédures précisées dans les articles 3 et 4, sur le niveau de conformité d'un navire à tout

ou partie de ses règlements.⁹ Cette évaluation est matérialisée par une classe inscrite dans les certificats et régulièrement mise à jour dans son registre. La classe représente la confiance que l'on peut accorder au navire en termes de construction, d'âge et d'entretien. Bien que la cote ne soit pas obligatoire, l'armateur, le fret et surtout l'assureur en tiendront compte lorsqu'ils auront une relation avec le navire. La classification d'un nouveau navire dans le cadre d'une prestation privée implique deux étapes : les interventions pendant la construction du navire et les interventions après sa mise en service pour maintenir sa classe.

Concernant les opérations de construction d'un navire, la société de classification doit d'abord approuver les plans soumis par le chantier naval. Ces plans doivent répondre aux normes établies dans le Règlement de la société. Ensuite, la société choisit le chantier naval en le visitant régulièrement avec ses agents. Elle contrôle également la compétence des ouvriers et sous-traitants, la qualité des matériaux utilisés et l'assemblage final du navire. Une fois ces étapes terminées, des essais sont effectués, en présence de la société de classification, pour tester les installations électriques et le système de propulsion du navire. Si tout est conforme aux exigences du Règlement, la société de classification appose les marques correspondant à la qualité et à la spécificité technique du navire, établissant ainsi le certificat de classe. Cependant, la principale faiblesse de ces sociétés est qu'elles sont rémunérées par les armateurs et sont en concurrence les unes avec les autres pour obtenir des contrats¹⁰. Cela peut conduire à des compromis sur la sécurité du navire. Pour y remédier, l'IACS a été créé pour superviser et garantir un niveau de qualité élevé chez ses membres. Malgré ces mesures, le travail des sociétés de classification reste difficile en raison des pressions constantes et des armateurs qui cherchent à économiser au détriment de la sécurité.

Les sociétés de classification sont tenues responsables de leurs services privés, opérant sous différents systèmes juridiques. On doit se demander ce qui provoque la mise en cause de ces sociétés, à savoir la valeur accordée au certificat de classification ou supposée l'être. Il s'agit de la notion de 'navigabilité' du navire (seaworthiness), qui sera examinée. La société de classification n'a pas pour devoir de rendre le navire navigable, c'est au propriétaire de le faire. Selon le Droit Commun, l'armateur doit garantir la navigabilité de son navire pour ses passagers et leurs biens. De plus, lorsque la Convention de Bruxelles de

⁹ REMOND-GUILLOUD Martine, *Droit Maritime*, Etudes Internationales, Pédone, 2ème Edition, 1993

¹⁰ RODIERE René, *Traité de Droit Maritime*, Tome 1, Le Navire, Dalloz, 1980

1924 sur le transport maritime s'applique, l'armateur doit faire preuve de « diligence raisonnable » pour que son navire soit en état de navigabilité avant le début du voyage. La navigabilité du navire est une obligation personnelle du transporteur. Les tribunaux français et anglais se sont penchés sur cette obligation. Ainsi, c'est l'armateur, ou du moins le propriétaire du navire, qui est responsable de sa navigabilité, et cette responsabilité ne peut être déléguée même si le navire a été inspecté par une société de classification. L'armateur reste personnellement responsable de tout manquement à son obligation de diligence raisonnable pour rendre son navire navigable, même envers les tiers.

Rodière¹¹ souligne qu'en raison de la grande qualité des sociétés et de leurs experts, un certificat de classification est présumé garantir la navigabilité du navire. L'avocat spécialisé en droit maritime espagnol, Luis Figaredo Perez¹², souligne quant à lui que le refus ou le retrait d'une cote à un navire le rend d'abord suspect, puis crée une présomption d'innavigabilité. Il est donc évident que la question de la navigabilité entraîne également la question de la responsabilité de la société de classification.

Le contrat de classification comporte l'exécution d'un ou plusieurs services, tels que la surveillance de la construction des navires, le contrôle des différentes composantes et l'assurance que l'ouvrage final sera conforme aux conditions établies par le Règlement de la société de classification. En plus de ces activités techniques, la société de classification a pour obligation, dans le cadre de ses prestations privées et plus particulièrement de ses contrats, d'informer et de conseiller ses clients sur les navires en cours de construction ou d'acquisition. Le CMI (Comité Maritime International), dans son rôle de normalisation et d'harmonisation du droit maritime, est à l'origine du développement et de l'élaboration des clauses limitatives et exonératoires de responsabilité dans les domaines du commerce international et du transport maritime. Sous la présidence de l'avocat maritime belge Albert Lilar, ces clauses ont connu un grand essor. Elles sont généralement insérées dans les contrats par les parties elles-mêmes, qui ainsi définissent leurs obligations respectives et leur régime de responsabilité. Les sociétés de classification, quant à elles, ont également inclus des clauses de non-responsabilité dans leurs contrats avec leurs clients. Ces clauses sont généralement énoncées dans les Conditions Générales ou le Règlement de la société, qui constituent en fait le contrat entre les parties. Par exemple, l'Article 5 des Conditions Générales du Bureau Veritas stipule que 'la Société (le Bureau Veritas) est un prestataire de

¹¹ Rodière René, *Navire et Navigation maritime*, DMF, 1975

¹² 46C.cass 20/02/1962 « Navire Calédonien », DMF 1962.335 et « Muncaster Castle », HL, 1961, DMF 1963

service soumis à une obligation de moyens (...) Ses certificats ne peuvent pas garantir, de manière explicite ou implicite, la sécurité, l'aptitude à l'utilisation, la navigabilité de l'Unité ou sa valeur marchande pour la vente, l'assurance ou la location.

Les sociétés de classification des navires jouent un rôle important dans l'industrie maritime car elles contribuent à assurer la sécurité des navires et de leurs équipages et à protéger l'environnement marin. Les navires non classés peuvent ne pas être considérés comme répondant aux normes sécuritaire et de performance, ce qui peut limiter leur capacité à naviguer dans certaines zones ou à transporter certaines cargaisons. Il convient de noter que la classification des navires ne garantit pas la sécurité absolue d'un navire, de leurs équipages et de l'environnement marin, mais elle peut réduire les risques en vérifiant que le navire répond aux normes de la classe et de performance établies. La société de classification des navires n'est pas responsable des accidents maritimes pouvant survenir après la classification du navire, mais si elle fait preuve de négligence ou de négligence dans l'exécution de la tâche de classification, elle peut être tenue responsable.

Les propriétaires et les exploitants de navires doivent prendre des mesures supplémentaires pour s'assurer que leurs navires sont sûrs et conformes aux normes.

Malgré l'importance de la classification des navires, des questions se posent quant à la responsabilité des sociétés de classification en cas d'accidents maritimes. En effet, il est difficile de déterminer la portée exacte de leur responsabilité en cas de défaillance de navires classés, il est souvent difficile de prouver leur faute car cela implique des questions juridiques complexes et des défis pour les parties impliquées. Par conséquent, il est primordial de comprendre la portée de la responsabilité des sociétés de classification des navires.¹³

Cette étude vise à clarifier les responsabilités et limites de responsabilités des sociétés de classification des navires et à évaluer les différentes solutions envisageables pour renforcer mettre en évidence leur responsabilité. Les résultats de cette étude peuvent contribuer à clarifier les rôles et les responsabilités des parties prenantes dans le secteur maritime et à renforcer la sécurité maritime.

¹³ Le droit positif français en 2010. Droit international. Conventions internationales. Responsabilité pour dommages par hydrocarbures de soutes. D.M.F., Juin 2011

2. Vérification de la conformité aux normes de sécurité internationales :

Afin de garantir une sécurité optimale pour les hommes et leurs biens, plusieurs étapes sont nécessaires pour s'assurer que les navires sont en mesure de satisfaire aux normes et aux exigences internationales.

Il faut savoir qu'il existe deux sortes de visites effectuées par les sociétés de classe sur délégation des gouvernements contractants à savoir la visite de classe et les visites périodiques.

Tout d'abord, les inspecteurs doivent examiner l'ensemble de la structure et des systèmes du navire. Cela doit comprendre la vérification des mécanismes de sécurité tels que les systèmes de sauvetage, d'assistance et de lutte contre l'incendie. Les inspecteurs devraient également vérifier la conformité des équipements et des matériaux du navire, y compris le pont, les moteurs et les compartiments étanches, ainsi que les règles de sécurité et les procédures de navigation.¹⁴

Ensuite, les inspecteurs doivent examiner l'état des équipements et des systèmes du navire, pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement et répondent aux normes internationales. Ceci comprend des tests pour vérifier l'efficacité des moteurs, des systèmes de navigation et des instruments de communication. Les inspecteurs doivent également juger que les équipements et les systèmes sont bien entretenus et que les équipages sont compétents pour les utiliser de manière sécurisée.

Enfin, les inspecteurs doivent faire des visites sur le navire et inspecter les enregistrements et journaux de bord du navire, ainsi que ses équipements et systèmes de sécurité et les procédures d'utilisation et que l'équipage du navire sont bien formés et qu'ils ont reçu une formation appropriée.

En suivant ces étapes, les inspecteurs peuvent s'assurer que le navire est conforme aux normes de sécurité internationales en vigueur et que le personnel à bord du navire est qualifié et compétent pour effectuer leur travail en toute aisance. Une fois les inspections

¹⁴ https://www.academiedemarine.com/aff_conference.php?num=248 (consulté le 17 Novembre 2023)

terminées, les inspecteurs peuvent émettre les certificats du navire qui attesteront la conformité aux normes internationales.¹⁵

L'inspection périodique du navire : Les navires doivent être inspectés périodiquement pour garantir qu'ils continuent de répondre aux normes. Cette inspection est effectuée afin d'examiner les équipements de sécurité, les systèmes de lutte contre l'incendie, les systèmes de sauvetage et les systèmes de navigation, ainsi que les coques et les machines.

L'audit du système de gestion de la sécurité a été mis en place pour évaluer la capacité de l'armateur à gérer et à garantir la sécurité de son navire conformément au Code ISM, il est réalisé par les services des Administrations Maritimes gouvernementales (état du pavillon). Sur délégation, ces dernières peuvent faire appel aux sociétés de classification afin d'accomplir la mission d'audit.

L'inspection occasionnelle est une inspection qui peut également être effectuée si le navire a été impliqué dans un accident ou une collision.

3. Normes de sécurité internationales en vigueur :

Ces normes sont établies par les sociétés de classe sur la base des codes et règlements de l'OMI pour assurer que les navires et leurs passagers sont protégés.

Elles couvrent un large éventail de sujets, qui incluent des procédures de sécurité pour les navires, telles que le contrôle des navires, les contrôles de sécurité, la prévention des collisions et l'utilisation de matériel de sécurité tel que les équipements de sauvetage. Mais également des règles sur la sécurité des navires, telles que les règles sur la navigation, le transport des marchandises et le fret, ainsi que l'utilisation des matériaux inflammables et produits dangereux.

Ces normes sont mises à jour périodiquement et peuvent être modifiées en fonction des circonstances. Elles sont conçues pour s'assurer que les navires sont construits et exploités de manière sécuritaire et sont conçus de manière à résister aux conditions météorologiques et environnementales les plus difficiles.

De plus, il existe des lois et des règlements nationaux qui peuvent s'appliquer aux navires. Ces lois et règlements sont régis pour s'assurer que les navires sont construits et exploités

¹⁵ Manuel Pour L'inspection Des Navires Et La Délivrance Des Certificats Sanitaires De Navire : Règlement Sanitaire International 2005

de manière sécuritaire et conformément aux normes. Par exemple, certaines régions peuvent exiger que les navires soient équipés de moyens de navigation, de systèmes de communication et de systèmes de sauvetage. Les États peuvent également établir des exigences supplémentaires pour les navires qui peuvent entrer dans leurs eaux territoriales.

Les navires qui ne respectent pas les normes internationales sont souvent considérés comme dangereux et peuvent être soumis à des sanctions, notamment le retrait de la classe et la confiscation du navire au niveau du port par les autorités de contrôle portuaire. Ces normes garantissent également la sécurité des passagers et des navires et peuvent aider à assurer la navigabilité des navires et à réduire les risques de collisions.

Les normes de sécurité internationales pour les navires sont établies par l'Organisation maritime internationale (OMI), qui est une agence spécialisée des Nations unies chargée de réglementer le transport maritime international. Les conventions les plus importantes émanant de cette organisation sont les suivantes :

La Convention SOLAS est la convention la plus importante sur la sécurité des navires. Elle contient des normes de sécurité pour tous les types de navires, y compris les navires de charge, les navires de passagers et les navires de pêche. Les normes de sécurité SOLAS couvrent une large gamme de sujets, tels que la construction, les équipements de sécurité, la stabilité, la sécurité incendie, la radiocommunication et la formation de l'équipage.

La Convention MARPOL est la convention la plus importante pour la prévention de la pollution par les navires. Elle établit des normes internationales pour la prévention de la pollution par les navires, y compris la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les déchets et les eaux usées.

La Convention STCW établit des normes de formation, de certification et de veille pour tous les gens de mer travaillant à bord de navires. Cette convention vise à garantir que les gens de mer sont formés et certifiés pour effectuer leurs tâches en toute sécurité et efficacité¹⁶.

¹⁶ J.-P. BEURIER, Droits maritimes, DALLOZ, 2009

4. Évaluation de la qualité des navires et attribution de niveaux de notation :

La qualité et la sécurité des navires est une nécessité absolue. Les propriétaires et les opérateurs de navires évaluent régulièrement la qualité de leurs navires et leurs performances pour s'assurer qu'ils sont aptes à naviguer de manière sûre.

Une classification est une analyse approfondie de la qualité et de la sûreté du navire, et elle détermine le niveau de conformité d'un navire aux normes de sécurité et de construction de l'Organisation Maritime internationale (OMI). Le processus de classification comprend une inspection physique du navire et des tests et des mesures supplémentaires requis par l'OMI. Des évaluations périodiques de la classification sont également effectuées par leurs compagnies pour s'assurer que les normes de la classification sont maintenues. Sur la base de ces résultats, le navire est attribué un niveau de notation qui peut être une catégorie simple comme bonne ou moyenne, qu'on nomme la côte de confiance.

Lors des audits les données récoltées comme le temps de réaction des navires, le temps de maintenance, les accidents, les performances des process ainsi que la gestion du personnel, peuvent être exploitées afin d'optimiser et d'améliorer les performances du navire mais aussi dans certains cas apporter des changements dans le règlement de la société de classe.

La classification et les niveaux de notation sont l'un des moyens les plus importants pour les armateurs de s'assurer que leurs navires sont sûrs et conformes aux normes les plus élevées.

5. Critères utilisés pour attribuer des niveaux de notation

Les SDC des navires attribuent des niveaux de notation aux navires pour indiquer leur niveau de conformité aux normes de sécurité internationales en vigueur. Ces niveaux de notation sont basés sur une évaluation des critères, une fois que la société de classification délivre le certificat de classe, il attribue le niveau de classe, la côte de confiance ainsi que les marques

La construction et la conception du navire : Elles évaluent la qualité de la construction et de la conception du navire pour s'assurer qu'il est conforme aux normes de sécurité internationales en vigueur. Cela comprend l'examen et la validation des plans et des spécifications du navire, ainsi que l'inspection lors de sa construction.

Les équipements de sécurité : elles évaluent les équipements de sécurité du navire pour s'assurer qu'ils sont en bon état de fonctionnement et conformes aux normes de sécurité internationales. Cela comprend les systèmes de lutte contre l'incendie, les systèmes de sauvetage, les équipements de navigation et les équipements de communication.

La maintenance et l'entretien : Elles évaluent la qualité de la maintenance et de l'entretien du navire pour s'assurer qu'il est en bon état de fonctionnement et conforme.

La formation de l'équipage : Elles évaluent la formation de l'équipage pour s'assurer qu'il a les compétences nécessaires pour gérer les équipements de sécurité et répondre aux situations d'urgence conformément aux normes de sécurité internationales en vigueur.

Les performances opérationnelles : Elles évaluent les performances opérationnelles du navire pour s'assurer qu'il est capable de naviguer en toute sécurité conformément aux normes de sécurité internationales. Cela comprend la stabilité du navire, sa manœuvrabilité, les systèmes de propulsion et la gestion des cargaisons.

6. Attribution des niveaux de notation symbole de classe et marquage :

Le terme Classification vient du fait de la répartition des navires en catégories selon le degré de confiance accordé par la société de classification, d'après les résultats de l'évaluation par la société. Ceci se traduit par la classe du navire. La classe est attribuée en général pour un terme de 5 ans au cours duquel son maintien est conditionné par des visites périodiques obligatoires.¹⁷

Cela consiste à classer le navire selon certains critères (les règlements propres de la société), à la suite de quoi la société attribue la classe.

La période de classe I (intervalle entre visites de renouvellement de classe) attribuée aux navires ayant le symbole de classe est au maximum de 5 ans.

Le symbole de classe II est attribué aux navires qui sont conformes aux règles mais vu leur âge et conditions, il a été jugé nécessaire de réduire la période de classe. La période de classe attribuée aux navires ayant le symbole de classe II est au maximum de 3 ans

¹⁷ Philippe Boisson, LES JOURNEES D'ETUDES 2012 DE L'OBSERVATOIRE DES DROITS DES MARINS Nantes, 21 juin 2012 « Les sociétés de classification et la certification sociale issue de la CTM 2006 »

La marque (-) est attribuée à la partie concernée du navire si ce dernier est classé après construction, conformément à la procédure et qu'il provient d'une Société de l'IACS au moment de son admission à la classe.

La marque (•) est attribuée à la partie concernée du navire si la procédure pour l'attribution de la classification est différente de celle indiquée précédemment.

Pour ce qui est de la notation couramment utilisée qu'on nomme aussi côte de confiance, ce font comme suit :

3/3 : Côte de confiance maximum, cette notation est attribuée aux navires qui répondent à toutes les normes de sécurité internationales en vigueur.

2/3 : Côte moyenne, cette notation est attribuée aux navires qui ont des écarts significatifs par rapport aux standard en vigueur, mais qui peuvent encore être exploités en toute sécurité avec certaines limitations.

Comme énuméré ci-dessus la côte de confiance doit être maximale pour que le navire est dit sûr et apte à naviguer en toute sécurité.

Exemple :

I - 3/3 - ☒ - Ref Carrier – deep sea – Aut

- I (division) : construit conformément aux prescriptions du règlement.
- 3/3 : cote de confiance maximum.
- Croix de Malte (☒) : Construit sous la surveillance de la classe BV (Croix de Malte soulignée : Pas construit sous classe BV)
- Ref Carrier (Navire frigorifique)
- Deep sea (haute mer)
- Aut : Navire automatisé

7. Mesures pour améliorer la sécurité des navires

Les sociétés de classification des navires peuvent proposer plusieurs mesures aux armateurs pour améliorer la sécurité de leurs navires. Ces mesures comprennent :

La formation de l'équipage : Fournir une formation adéquate à l'équipage pour s'assurer qu'ils sont qualifiés pour gérer les équipements de sécurité et répondre aux situations d'urgence conformément aux normes de sécurité internationales en vigueur.¹⁸

La maintenance et l'entretien : Maintenir et entretenir les navires régulièrement pour garantir qu'ils sont en bon état de fonctionnement, y compris la maintenance des équipements de sécurité, des systèmes de propulsion, des coques et des machines, ainsi que la gestion des cargaisons. L'installation d'équipements de sécurité supplémentaires : Installer des équipements de sécurité supplémentaires pour améliorer la sécurité des navires, tels que des systèmes de détection d'incendie, des systèmes de surveillance de la cargaison et des équipements de communication supplémentaires.

La mise à jour des plans et des spécifications du navire : Mettre à jour régulièrement les plans et les spécifications des navires pour s'assurer qu'ils sont conformes aux normes de sécurité internationales en vigueur.

L'audit du système de gestion de la sécurité : Il est effectué par l'administration gouvernementale les sociétés de classification reconnues sont habilitées à effectuer des vérifications, inspections et visites des navires, mais leur système d'assurance qualité est soumis à un audit de vérification au moins une fois tous les deux ans par l'administration gouvernementale. Cet audit peut être complété par l'inspection de navires choisis de manière aléatoire. Les sociétés de classification présentent aux auditeurs de l'administration les instructions, règles, circulaires et directives internes, ainsi que les autres renseignements nécessaires pour apporter la preuve objective d'une exécution conforme à la réglementation et aux règles internes de la société des fonctions qui leur ont été déléguées (Arrêté du 7 avril 1999 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires)

La mise en place de procédures d'urgence : Les sociétés de classification des navires peuvent recommander aux armateurs de mettre en place des procédures d'urgence pour faire face à des situations de crise. Ces procédures peuvent inclure des plans d'urgence en cas d'incendie, de collision, d'échouement, de pollution, etc.

Pour améliorer l'efficacité des mesures recommandées par les sociétés de classification des navires pour améliorer la sécurité des navires, Les recommandations suivantes peuvent aider à renforcer cette dernière.

¹⁸ FERRER Michel, La Responsabilité des Sociétés de Classification, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 3 (PUAM), 2004

La Sensibilisation des armateurs aux risques potentiels en matière de sécurité maritime et à l'importance de mettre en place des mesures de sécurité efficaces. Cela peut inclure des programmes de formation et des campagnes de sensibilisation pour encourager les armateurs à investir dans la sécurité de leurs navires.

Réduire les coûts associés à la mise en place des mesures de sécurité recommandées, en collaboration avec les armateurs. Cela peut inclure des mécanismes de financement pour aider les armateurs à mettre en place des mesures de sécurité, ainsi que des incitations financières pour encourager les armateurs à investir dans la sécurité de leurs navires.

Flexibilité des mesures de sécurité qui peuvent être adaptées aux besoins spécifiques de chaque navire. Cela peut inclure des mesures de sécurité modulaires qui peuvent être installées sur mesure pour chaque navire, en fonction de sa taille, de son âge et de son type.

L'utilisation de technologies innovantes pour améliorer la sécurité des navires. Cela peut inclure l'utilisation de capteurs et de systèmes de surveillance avancés pour détecter les dangers potentiels, ainsi que l'utilisation de logiciels de simulation pour tester les plans d'urgence et les procédures de sécurité.¹⁹

Travailler en étroite collaboration avec les autorités maritimes locales pour garantir que les mesures de sécurité recommandées sont en règle avec les normes internationales de sécurité maritime. Cela peut inclure la participation à des groupes de travail et à des comités pour élaborer des normes de sécurité internationales, ainsi que la mise en place de mécanismes de suivi pour garantir la conformité aux normes de sécurité.

8. IACS (International Association of Classification Societies-) :

L'Association Internationale des Sociétés de Classification des Navires (IACS) est un regroupement d'organisations internationales qui offrent des services de classification et de certification des navires. Fondée en 1968, l'IACS est composée d'une dizaine de membres importants qui contrôlent les plus de 95 % de la flotte mondiale. Chaque membre assure le contrôle de la qualité pour les navires portant ses couleurs en visant à promouvoir un niveau élevé de sécurité des navires et de protection de l'environnement marin. Ils collaborent entre eux et avec les autorités nationales et internationales pour définir et mettre en œuvre des normes et des règlements sur la sécurité et la protection de

¹⁹ MLC - Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

l'environnement marin. Ils fournissent également des services de surveillance et de certification pour tester et vérifier que les navires respectent ces normes.

Les membres s'engagent également à rendre leurs services en matière de conseils, de consultations et d'assistance technique aux clients et à l'industrie maritime et développent des méthodes et des outils pour aider les sociétés de classification à répondre aux exigences réglementaires²⁰.



Figure 1: Les membres de l'IACS

²⁰ BRAY Julian & CORBETT Adam, « IACS scraps ethics », Trade Winds, 27/02/09

Conclusion du chapitre 01 :

La responsabilité des sociétés de classification des navires est un sujet complexe qui soulève des questions importantes quant à leur fonction consistant à assurer la sécurité des navires, vérifier le respect des normes de sécurité internationales, évaluer la qualité des navires et attribuer des niveaux de notation sont des étapes cruciales pour améliorer la sécurité des navires dans ce contexte.

Chaque étape est essentielle pour garantir leur conformité aux normes de sécurité internationales. En confirmant que les navires respectent les normes de sécurité mondiales, cela inclut l'inspection des navires, la vérification des documents et la réalisation d'audits. Pour la sécurité des navires et pour éviter les incidents maritimes, la vérification du respect des normes internationales de sécurité est cruciale.

L'évaluation de la qualité des navires est un élément clé de l'amélioration de la sécurité des navires. En utilisant des normes de construction, d'entretien, de performances et de sécurité, les sociétés de classification des navires peuvent évaluer la qualité des navires, et peuvent assister les armateurs à localiser les défauts de sécurité et à y remédier.

Elles peuvent également attribuer des niveaux de notation aux navires pour indiquer dans quelle mesure ils adhèrent aux normes de sécurité mondiales. Ces échelles de notation peuvent aider les armateurs à sélectionner les navires les plus sécurisés pour leurs opérations.

Les sociétés de classification des navires proposent aussi des recommandations et des conseils pour améliorer la sécurité des navires. Comme mentionné précédemment, cela implique des suggestions concernant la formation, la maintenance et l'entretien de l'équipage, l'ajout d'équipements de sécurité supplémentaires, la mise à jour des plans et spécifications du navire, la réalisation d'un audit du système de gestion de la sécurité et la mise en place de procédures d'urgence. Cela permet aux armateurs d'accroître la sécurité de leurs navires et éviter les incidents maritimes en suivant les conseils et suggestions des sociétés de classification des navires.

La protection de la vie humaine, la préservation du milieu marin et la durabilité des activités maritimes dépendent toutes de la responsabilité des sociétés de classification des navires. L'amélioration de la sécurité des navires dépend en grande partie de la confirmation du respect des normes de sécurité internationales, de l'évaluation de la qualité

des navires et de l'attribution des niveaux de notation. Les sociétés de classification des navires jouent un rôle important dans ce domaine en offrant des conseils et des suggestions aux armateurs pour améliorer la sécurité de leurs navires. Il est cependant crucial d'être conscient des limites des actions proposées et de collaborer avec les armateurs et les autorités maritimes pour améliorer la sécurité des navires. Nous pouvons garantir à la fois la durabilité des activités maritimes et la sécurité des navires en coopérant.

Chapitre 02

Les limites De La Responsabilité Des Sociétés De Classification Des Navires

Chapitre 02 : Les limites De La Responsabilité Des Sociétés De Classification Des Navires

Préambule :

Les sociétés de classification sont des entités autonomes qui examinent et attestent sous prestation privée que les navires respectent les normes internationales de sécurité et de qualité. Même si ces sociétés sont là pour la promouvoir, elles ont toutefois une responsabilité limitée.

Elles sont responsables de la vérification de la conformité des navires, mais elles ne peuvent pas contrôler toutes les activités liées à la construction, à l'exploitation et à la maintenance des navires. Elles n'ont pas le pouvoir de superviser les décisions prises par les propriétaires et les gestionnaires de navires, ni de surveiller les conditions météorologiques ou les comportements humains qui pourraient avoir un impact sur la sécurité des navires. C'est là l'une des principales limites de la responsabilité des sociétés de classification des navires.²¹

Une autre limite de la responsabilité des sociétés de classification des navires est que leurs normes de sécurité sont basées sur des standards internationaux qui peuvent ne pas être suffisants pour garantir une sécurité absolue. En effet, ces normes évoluent constamment pour s'adapter aux nouvelles technologies et aux nouveaux risques, mais il peut y avoir des lacunes dans la couverture de certains risques. Additivement, ces normes ne sont pas nécessairement obligatoires et peuvent être considérées comme des recommandations plutôt que comme des règles strictes. En conséquence, les sociétés de classification peuvent être limitées dans leur capacité à garantir la sécurité des navires, en particulier dans des situations imprévues ou exceptionnelles²².

De plus, elles sont souvent confrontées à des conflits d'intérêts, car elles sont financées par les propriétaires et les exploitants de navires. Cela peut affecter leur indépendance et leur objectivité dans l'évaluation de la sécurité des navires. Bien que les sociétés de classification soient censées être indépendantes, il peut y avoir des

²¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society (consulté le 22 novembre 2023)

²² A. BELLAYER-ROILLE, Une responsabilisation accrue des acteurs de la sécurité maritime européenne 1999

pressions exercées à l'encontre de cette dernière par l'armateur pour obtenir des certifications plus rapidement ou plus favorables ou tout simplement être plus indulgent et flexible par rapport à l'application stricte des normes sécuritaires établies par la société, ce qui peut compromettre la sécurité des navires et mettre en péril des vies humaines ou même l'environnement marin.

Enfin, les sociétés de classification ne peuvent être tenues pour responsables des actes de négligence ou de faute des propriétaires ou des exploitants de navires. Bien que leur mission consiste à évaluer et à certifier la conformité, elles ne partagent pas la responsabilité de ces derniers en cas de problème. En outre, en cas d'accident, ces sociétés peuvent être mises en cause dans les enquêtes et les procédures judiciaires, mais leur responsabilité est limitée à l'évaluation de la conformité des navires aux normes au moment précis des inspections périodiques.

1. Manque d'habilitation contrôle :

Les préoccupations concernant le manque de contrôle conforme aux standards des sociétés de classification des navires effectués par les autorités maritimes ou portuaires sont une grande inquiétude dans l'industrie maritime.

Ces organismes de réglementation nationaux peuvent ne pas disposer des ressources ou des compétences nécessaires pour surveiller adéquatement la conformité des navires lors des contrôles au niveau du port (PSC). Il peut y avoir pénurie de personnel qualifié pour entreprendre des inspections et audits réguliers, destinés à s'assurer du respect des normes internationales. D'où l'existence des craintes quant à leur aptitude à remplir cette fonction en raison du manque de savoir-faire. Cela peut susciter l'intérêt de faire appel aux sociétés de classification afin d'exécuter sur délégation cette tâche basée sur les règles et standards de cette dernière.

Bien que les règles aient été établies par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et d'autres Organisations, elles ne sont pas toujours obligatoires et peuvent être perçues comme étant des suggestions plutôt que des règles strictes. Cette situation donne aux sociétés de classification une certaine liberté dans l'interprétation et l'application de ces normes²³.

²³ https://www.academiedemarine.com/aff_conference.php?num=248 (consulté le 17 Novembre 2023)

Il peut aussi y avoir une mauvaise coordination et/ou une mauvaise collaboration entre les organismes de réglementation et les sociétés de classification. Les autorités peuvent ne pas être en mesure de communiquer correctement et de s'assurer que les inspections et les certifications soient effectuées de manière cohérente et transparente. Par ailleurs, un manque de partage de l'information entre les différentes parties prenantes peut empêcher les autorités de superviser efficacement les activités de ces sociétés.

Des navires mal entretenus ou non conformes peuvent par exemple causer des accidents maritimes désastreux : pertes de vies humaines, des dommages matériels et des pollutions marines, mettant ainsi en péril des communautés locales et la biodiversité marine du point de vue économique et environnemental. Face à ces défis, les autorités maritimes et l'industrie maritime ont pris des mesures pour renforcer la réglementation et le contrôle de ces sociétés. L'OMI a adopté des normes internationales plus strictes pour leurs formations et certifications des employés, leur gestion de la qualité et de la sécurité, et leur responsabilité civile.

De plus, l'association internationale des sociétés de classification (IACS) a renforcée ses surveillances des sociétés de classification avec des audits réguliers et des mécanismes de signalement des problèmes

Les sociétés de classification des navires peuvent limiter leurs responsabilités en incluant des clauses de non-responsabilité dans leurs contrats de certification. Aussi, en fonction des lois et réglementations nationales, elles peuvent bénéficier d'une immunité ou d'une limitation de responsabilité, ce qui complique encore plus une poursuite en cas de négligence ou de faute professionnelle. Ces mesures peuvent rendre difficile pour les propriétaires des navires et les victimes d'incidents maritimes de faire valoir leurs droits face aux entreprises de classification des navires en cas de dommages causés par des défauts de certification ou de maintenance.

La responsabilité des sociétés de classification des navires est un sujet complexe mais tout aussi important pour l'industrie maritime. Toute négligence peut compromettre la sécurité des navires et de l'environnement marin, tandis que les

limites contractuelles et juridiques peuvent réduire la responsabilité des sociétés de classification en cas d'incidents maritimes²⁴.

En raison de ces préoccupations, il est primordial que les autorités maritimes, les organisations maritimes et les organismes réglementaires adoptent des mesures pour améliorer la transparence et la responsabilité de ces sociétés. Des programmes de vérification des performances ont été mis en place pour examiner la conformité des sociétés aux normes internationales. Des initiatives sont également en cours afin d'encourager ces dernières à fournir des informations plus détaillées quant à leurs activités. Seulement, pour garantir une plus grande sécurité et durabilité de l'industrie maritime, des précautions supplémentaires sont nécessaires pour renforcer la réglementation et le contrôle, notamment des normes internationales plus exigeantes, une meilleure coordination et collaboration entre organismes réglementaires et sociétés de classification, pour une plus grande responsabilité et transparence. Il est donc impératif que les autorités maritimes et l'industrie maritime travaillent ensemble pour trouver des solutions qui répondent à ces besoins.

2. Influence des armateurs sur les évaluations :

Les armateurs, propriétaires et exploitants de navires, jouent un rôle crucial dans l'industrie maritime et sa constante évolution. Bien que les sociétés de classification soient responsables de la certification de leurs navires, les armateurs peuvent influencer ces évaluations de différentes façons, telles que choisir des sociétés plus laxistes ou en raison du risque de conflits d'intérêts dans ces sociétés, qui sont financées à la fois par les propriétaires et les exploitants de bateaux. Ces entreprises peuvent être soumises à des pressions pour fournir des services de certification plus rapides et économiques, ou pour obtenir des évaluations favorables en menaçant de retirer leur activité ou en exerçant une pression directe sur les inspecteurs chargés de ces évaluations. Cela peut mettre en péril l'intégrité et l'objectivité des évaluations de sécurité des navires.²⁵

Outre le fait de fournir des informations trompeuses ou de cacher des défauts sur leurs navires, les armateurs peuvent, à titre d'exemple, maquiller les documents de

²⁴ R. CHAPUS, Droit administratif général, Tome 1, MONTCHRESTIEN, 2001, 15ème édition

²⁵ Hugues Laurin, « La gestion de la qualité dans la classification », dans CSMM-IFREMER, Prévention technique et couverture financière des risques maritimes, IFREMER, Paris, juillet 1993

maintenance et de certification afin de masquer des non-conformités et des défauts. Cette pratique peut induire en erreur les sociétés de classification lors des inspections et entraîner l'émission de certificats erronés ou simplement limité la capacité à identifier les risques potentiels qui exposent le navire à une avarie, comme par exemple le cas du naufrage du Costa Concordia en 2012 a été en partie attribué à des informations erronées fournies par l'armateur concernant la stabilité du navire.

Malgré sa grande responsabilité en matière de sécurité des navires, l'influence des armateurs sur les évaluations des sociétés de classification des navires peut également être positive. Ils peuvent encourager ces sociétés à maintenir des normes de sécurité et de qualité élevées pour leurs navires, ainsi qu'investir dans des programmes de maintenance et de certification. Ces pratiques peuvent contribuer à l'amélioration de l'observance des normes internationales de sécurité et de qualité des navires, et ainsi à la protection de la sécurité des navires et de l'environnement marin.

Il est utile de reconnaître que l'influence des armateurs sur les décisions des sociétés de classification peut souvent être négative. Pour atténuer cette influence, il est essentiel d'accroître la transparence et la responsabilité de ces dernières. Les sociétés de classification doivent veiller à ce que les inspections soient effectuées de manière impartiale et transparente, sans influence extérieure. De plus, elles doivent mettre en place des mécanismes de signalement des incidents afin que les autres parties prenantes puissent dénoncer toute activité suspecte ou toute non-conformité. L'IACS doit également renforcer leur surveillance des sociétés de classification, en réalisant des audits fréquents et en sanctionnant les non-conformités. Elle peut également encourager les armateurs à obéir aux normes de sécurité et de qualité internationales et à collaborer entre elles pour assurer la sécurité des navires²⁶.

De plus, les sociétés de classification peuvent accroître leur autonomie et leur impartialité en améliorant leur gouvernance et leur structure de gestion. Cela peut inclure la mise en place d'un comité d'éthique et de conformité, un conseil d'administration composé d'administrateurs indépendants et la mise en place de procédures de contrôle interne strictes. Enfin, il est indispensable de promouvoir une culture de sécurité et de qualité dans l'industrie maritime, en sensibilisant les armateurs et les autorités maritimes aux risques liés à une non-conformité par rapport

²⁶ Bernard Anne, « Sociétés de classification et sécurité maritime », Transports, septembre-octobre 2000

aux normes de sécurité et de qualité internationales. Les armateurs doivent comprendre que la sécurité des navires est une priorité absolue et que les non-conformités ne sont pas acceptables, quel que soit le coût ou la pression exercée et ainsi contribuer à améliorer la compréhension et le rôle de chaque partie prenante.

3. Limites techniques des évaluations :

Les sociétés de classification peuvent être confrontées à plusieurs limites techniques lorsqu'elles évaluent les navires, qui peuvent limiter leur capacité à détecter certaines non-conformités ou défauts sur les navires.

La première limite technique est liée à la complexité des navires modernes. Les navires modernes sont de plus en plus complexes, avec de multiples systèmes et équipements à bord. Les sociétés de classification doivent être en mesure de comprendre et d'évaluer tous ces systèmes et équipements, ce qui peut être une tâche difficile et complexe.

L'expertise des inspecteurs peut ne pas toujours couvrir l'ensemble des technologies de pointe présentes sur les navires ²⁷.

Exemple : L'incendie du USS Bonhomme Richard en 2020 a mis en évidence les défis liés à la lutte contre les incendies dans les navires à propulsion électrique.

De plus, certaines non-conformités peuvent être difficiles à détecter, car elles peuvent être cachées ou ardues à accéder, surtout lorsqu'il s'agit d'un rachat de navire classé par une autre société par exemple ou quand le navire et leurs équipements ne sont pas construits selon les plans déjà approuvés par celles-ci (Remarque : Les navires et leurs équipements sont construits selon des plans déjà approuvés par les sociétés de classification, même les navires modernes et complexes).

La deuxième limite concerne la qualité des données et des informations fournies par les armateurs. Ils sont tenus de fournir des informations précises et complètes sur leurs navires pour que les sociétés de classification puissent effectuer des examens précis et objectifs. Cependant, il peut arriver que les armateurs fournissent des informations frauduleuses ou incomplètes, ce qui peut conduire à des évaluations

²⁷ Journal de la Marine Marchande du 21 mai 1993

erronées. Les sociétés de classification doivent donc s'appuyer sur des données et des informations fiables pour effectuer leurs évaluations, ce qui peut être pénible dans certaines situations, comme il était le cas de l'accident du MV Sewol en 2014 qui été lié à des modifications non autorisées de la structure du navire pour augmenter sa capacité de transport, ce qui a compromis sa stabilité.

Une troisième limite technique est due à la nature dynamique de l'industrie maritime. Les normes de sécurité et de qualité évoluent constamment, et les navires doivent être en mesure de s'adapter à ces changements pour rester conformes. Les sociétés de classification doivent être en mesure de surveiller et de s'adapter à ces changements, ce qui peut être une tâche difficile et complexe.

La quatrième limite technique réside dans la veille à l'application des règlements maritimes internationale étant donné leurs complexités. Les normes de sécurité et de qualité concernant les navires étant régies par un ensemble composé de conventions et de lois liées aux règlement et convention de l'OMI, les sociétés de classification doivent être aptes à élaborer leur propre règlement en se basant sur celui de l'OMI et disposer de toutes les ressources pour veiller à son application, ce qui représente une tâche ardue et compliquée. De plus, les différents pays ont leurs propres règles maritimes, ce qui rend les évaluations des navires naviguant en eaux internationales encore plus problématique.²⁸

Une cinquième limite technique considère la qualité des inspections et des audits. Les inspections et les audits sont essentiels pour détecter les non-conformités et les défauts sur les navires, cependant la qualité de ceux-ci peut varier en fonction des compétences, de l'expérience et des ressources des inspecteurs et des auditeurs. Elles sont souvent effectuées sur une base périodique, ce qui signifie que les non-conformités ou les défauts qui surviennent entre les inspections peuvent échapper aux sociétés de classification et passer inaperçus.

Enfin, une sixième limite technique regarde la subjectivité de certaines évaluations. Les évaluations de certains aspects d'un navire, tels que la performance en mer, peuvent être subjectives et dépendre de l'opinion de l'évaluateur, pour ce qui est de la stabilité, elle n'est pas subjective, elle est calculée par des ordinateurs à bord, elle peut être défaillante seulement si les données sont mal entrées et les chargements mal

²⁸ JANBON Laetitia, « le naufrage du Number One », D.M.F., Juillet-Août 2006

effectués. Cela rend difficile la standardisation des évaluations et la comparaison des résultats entre différentes sociétés de classification.

De plus, l'influence des facteurs externes, comme les conditions météorologiques ou les conditions de navigation, peut entraîner des résultats variables.

Les limites techniques des évaluations des sociétés de classification des navires peuvent réduire leur capacité à détecter des non-conformités ou des défauts. Néanmoins, des mesures ont été mises en place pour atténuer ces limites et améliorer la qualité des contrôles. Les sociétés de classification doivent poursuivre leurs investissements dans des technologies avancées, des systèmes d'information et la formation de leurs inspecteurs et auditeurs pour améliorer leurs prestations. De même, les armateurs doivent fournir des informations complètes et précises sur leurs navires en collaborant étroitement avec les sociétés de classification et les autorités maritimes pour assurer la sécurité des navires et de l'environnement marin. Si toutes les parties prenantes travaillent ensemble, ils pourront contribuer à réduire les risques liés à la non-conformité aux normes de sécurité et de qualité internationales et à améliorer la sécurité maritime dans l'industrie.

Conclusion du chapitre 02 :

En conclusion, la responsabilité des sociétés de classification des navires est un sujet ambigu mais tout aussi important dans l'industrie maritime. Ces sociétés jouent un rôle capital dans l'assurance que les navires satisfont aux normes internationales de sécurité et de qualité, toutefois, plusieurs limites et défis peuvent compromettre l'efficacité des évaluations. Le changement continu de la réglementation et le manque d'adaptation et de contrôle est l'un des défis les plus pressants, et il incombe aux autorités maritimes de renforcer leur surveillance et leur réglementation vis-à-vis de ces sociétés, ainsi que d'instaurer des sanctions en cas de non-conformité et d'encourager les armateurs à respecter les normes internationales de sécurité et de qualité. De plus, l'influence des armateurs sur les évaluations est un autre défi omniprésent à prendre en compte, et des compagnes doivent être faites afin d'encourager la transparence et la responsabilité des sociétés de classification. Enfin, les limites techniques des évaluations sont un challenge à relever, car les navires modernes sont de plus en plus complexes.

Afin de relever ces défis, il est nécessaire que les sociétés de classification investissent dans des technologies modernes, des systèmes d'information et des formations spécialisées pour leurs inspecteurs et auditeurs. Les autorités maritimes doivent également travailler en étroite collaboration avec ces sociétés pour améliorer la réglementation et les mécanismes de contrôle de l'industrie maritime. La vérification des navires par les sociétés de classification est un domaine complexe et essentiel qui nécessite une action concertée de tous les acteurs concernés. Des challenges tels que les limites techniques, la faible application de la réglementation et les pressions exercées par les armateurs sur les évaluations doivent être surmontés pour garantir la sécurité des navires et la préservation de l'environnement marin.

Chapitre 03 :
Cas du MV SEWOL 2014

Chapitre 03 : Cas du MV SEWOL 2014

Préambule :

Les incidents sont souvent des moments critiques qui mettent en lumière les enjeux de responsabilité dans l'industrie maritime, en particulier en ce qui concerne les sociétés de classification des navires. Dans ce chapitre d'étude de cas, nous examinerons un accident maritime spécifique afin d'analyser la responsabilité des sociétés de classification des navires et les questions qui en découlent.

L'accident maritime que nous allons étudier a eu des conséquences significatives sur la sécurité maritime, l'environnement et l'industrie dans son ensemble. Nous allons nous pencher sur les circonstances entourant cet accident, les facteurs contributifs, ainsi que les responsabilités des différentes parties impliquées, y compris les sociétés de classification des navires.

L'objectif de cette étude de cas est de fournir une analyse de l'accident maritime et d'examiner comment les sociétés de classification des navires peuvent être tenues responsables dans de telles situations. Nous allons examiner les normes et les réglementations qui régissent le rôle de ces sociétés, ainsi que leur responsabilité dans l'évaluation de la conformité des navires aux normes de sécurité et de navigation.

L'étude de cas mettra en évidence les éventuelles défaillances dans le processus de classification des navires et dans les décisions prises par ces sociétés. Nous évaluerons également si les sociétés de classification ont été négligentes dans l'exercice de leurs fonctions et comment cela peut influencer leur responsabilité dans l'accident.

En analysant l'accident maritime du point de vue de la responsabilité des sociétés de classification des navires, nous pourrions comprendre les enjeux juridiques,

réglementaires et opérationnels auxquels elles sont confrontées. Nous considérerons également les conséquences de cet accident sur la perception de la sécurité maritime et sur l'industrie dans son ensemble.

Il est important de souligner que cette étude de cas sera basée sur des informations factuelles provenant de rapports d'enquête officiels, de données techniques et de documents pertinents. Nous veillerons à ce que notre analyse soit objective et fondée sur des preuves solides afin de tirer des conclusions précises sur la responsabilité des sociétés de classification des navires dans cet accident spécifique.

Cette étude de cas vise à analyser la responsabilité des sociétés de classification des navires dans un accident maritime spécifique. Nous examinerons les circonstances de l'accident, les facteurs contributifs et les responsabilités des différentes parties impliquées. En comprenant les implications juridiques, réglementaires et opérationnelles de cet accident, nous pourrions mieux évaluer la responsabilité des sociétés de classification des navires et fournir des recommandations pour améliorer la sécurité maritime dans l'avenir.

1. Cas du Naufrage du MV SEWOL (2014) :

Le 16 avril 2014, le ferry SEWOL navire inauguré en 1994 a fait naufrage au sud-ouest de la Corée. Il se rendait à l'île de Jeju, qui est l'équivalent de la Corse pour les Coréens. Il transportait de nombreux lycéens : sur 476 passagers, ils étaient 325 à partir en voyage scolaire, et seulement 23% d'entre eux ont survécu à la catastrophe. Au total, il n'y aura que 174 survivants. La plupart des victimes ont sombré avec le ferry devant les navires de secours et les caméras de télévision. Le ferry a commencé à chavirer vers 8h58 du matin, les communications ont été coupées vers 9h40 et le navire sera presque complètement retourné vingt minutes plus tard. Il s'agit de l'un des naufrages les plus dévastateurs de l'histoire maritime récente ²⁹

²⁹ Madison Park et Paula Hancocks, « Sewol ferry disaster: One year on, grieving families demand answers », CNN, 16 avril 2015 (consulté le 24 novembre 2023)

Le naufrage du Sewol

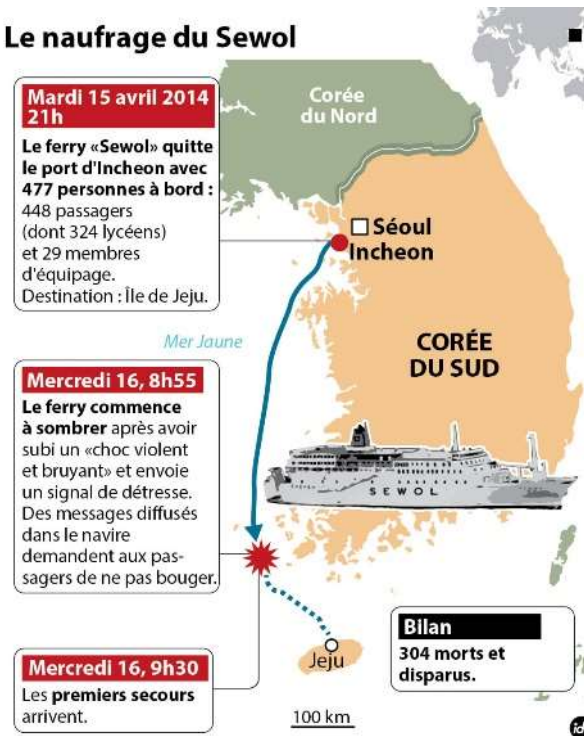


Figure 2: Itinéraire du MV SEWOL

En l'espace de 1h40, la tragédie s'est jouée. La veille, le 15 avril, le SEWOL avait quitté le port d'Incheon à 21 heures. Près de douze heures plus tard, il amorce un virage sans explication apparente. Le navire commence à dériver latéralement puis à chavirer. Le premier appel de détresse est lancé à 8h52. Il émane d'un lycéen inquiet de voir le navire pencher, qui a composé le numéro d'urgence. Trois minutes plus tard, c'est au tour de l'équipage de contacter les autorités portuaires de Jeju, la grande île du sud. Les échanges qui suivent entre le bateau et les services de Jindo et Jeju révèlent la panique et les atermoiements de l'équipage, à commencer par le capitaine remplaçant « Lee Joon-seok ».

L'enquête sur cet accident a identifié plusieurs facteurs qui ont contribué à la catastrophe, et a révélé de graves défaillances mettant en évidence la responsabilité notamment des sociétés de classification des navires.

Le SEWOL est un Ro-Ro construit en 1994 par les chantiers Hayashikane Shipbuilding & Engineering de Shimonoseki, sous le nom de Ferry Naminoue, pour la compagnie japonaise.

Il a été exploité au Japon entre 1994 et 2012 pendant près de 18 ans sans aucun accident. En 2012, le navire fut ensuite racheté par Chong Haejin Marine Company.

Cette dernière le renomme SEWOL et a effectué plusieurs modifications aux troisième, quatrième et cinquième ponts afin d'augmenter la capacité du navire, qui peut désormais embarquer 921 personnes contre 804 auparavant. Toutefois, ces travaux modifient également son poids, celui-ci étant augmenté de 239 tonnes. À la sortie du chantier, le navire est testé par les autorités compétentes et a été classé par la Korean Register of Shipping (KRS) « une société de classification sud-coréenne » sans que cette dernière soit mise au courant de ces aménagements, puis remis en service le 15 mars 2013 effectuant alors entre 2 et 3 allers-retours par semaine entre Incheon et l'île de Jeju.

Le 19 février 2014, conformément à la réglementation en vigueur, le SEWOL est inspecté par les Gardes Côtes Coréennes, qui confirment son autorisation de naviguer.

L'enquête a révélé que le navire était surchargé, avec une cargaison mal sécurisée, ce qui a contribué à son instabilité lors de l'accident. De plus, les modifications structurelles effectuées sur le navire cité précédemment n'avaient pas été signalées à la KRS, compromettant ainsi sa sécurité. Plusieurs causes ont contribué à l'accident et à la perte de nombreuses vies.

La plus grande partie de la responsabilité de cette tragédie revient à la société de classification KRS, mais il est injuste de l'incomber pour tout l'inventaire des défaillances.

Cette brève liste des défaillances critiques est classée selon leur profondeur temporelle, en allant de la plus lointaine dans le passé vers le moment de la catastrophe.

2. Défaillances Critiques relevés :

Extension de la durée de vie des navires transportant des passagers :

En 2008, un changement dans la réglementation de la durée de vie légale de ces navires a autorisé une exploitation sur 30 ans, contre 20 ans auparavant. Quand le SEWOL a été acheté aux Japonais en 2014, le ferry avait déjà 18 ans d'âge³⁰.

Incompétence des autorités :

Les autorités ministérielles ne disposaient pas de check-list de sécurité pour déterminer si le ferry était conforme ou non aux règles de sécurité et aux mesures d'urgence. Le ministère des Océans s'est avéré incapable de dire si le SEWOL était en règle ou non ³¹.

L'augmentation de la capacité du SEWOL

La compagnie Chong Haejin Marine a procédé à des aménagements pour augmenter la capacité du navire, ce qui a permis de passer d'une capacité de 804 à 921 passagers. Mais il se pourrait que ces aménagements aient modifié la stabilité du SEWOL en déplaçant son centre de gravité vers le haut, le rendant plus sensible aux virages et à un éventuel mouvement de sa cargaison.

Ces modifications structurelles avaient été apportées au MV SEWOL sans être signalées à la KRS. Cela a compromis l'intégrité structurelle du navire, le rendant plus vulnérable aux forces extérieures. La KRS aurait dû effectuer des inspections appropriées pour détecter ces modifications et prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du navire.

Une inspection superficielle des navires :

L'équipe de quatre personnes en charge des inspections de sécurité consacre en moyenne 13 minutes à l'examen des navires. En outre, les responsables des inspections sont d'anciens cadres des instances de régulation qui occupent ces postes d'inspection à leur retraite, ce qui entraîne des liens de connaissance avec les seconds, et de ce fait une confiance néfaste se crée qui conduit à une flexibilité sur la veille à la mise en applications des protocoles et règlement internationales en vigueur.

³⁰ Kim, Kyung-hwan, Sunghae Kim, Yeon Lee, and Jin-Ah Kang. "Emergency Inspection : Sewol Ferry Disaster and Disaster Reporting." News and Broadcasting 2014, Vol. 5

³¹ Choe, Sang-hun. "Ferry disaster that united South Korea now polarizes it." The New York Times. October 2, 2014. « [Http://www.nytimes.com/2014/10/03/world/asia/sewol-ferry-disaster-polarizes-south-korea.html?_r=1](http://www.nytimes.com/2014/10/03/world/asia/sewol-ferry-disaster-polarizes-south-korea.html?_r=1) »

D'une autre part lors de l'enquête, il avait été mentionné que le KRS n'avait pas correctement appliqué les normes de sécurité lors de l'évaluation et de la classification du MV SEWOL.

Des lacunes dans les procédures d'inspection et de certification ont été identifiées, mettant ainsi en cause la diligence de la KRS dans l'évaluation de la conformité du navire aux normes de sécurité.

L'incompétence flagrante de l'équipage :

Selon le manuel du navire, l'équipage entier doit s'entraîner tous les dix jours à l'extinction d'un feu, au sauvetage des passagers et à l'abandon du navire. Il doit également se préparer tous les six mois à faire face à un dommage sur le navire, aux collisions et aux défaillances mécaniques. Or, aucun membre de l'équipage du SEWOL ne connaissait le manuel du navire ni n'avait suivi de formation à la sécurité. D'après un enquêteur, même le capitaine ne semblait pas être qualifié en matière de sécurité.

L'entretien possiblement défaillant du matériel de sécurité

Des interrogations subsistent sur le fait qu'un seul canot de sauvetage sur les quarante-six qui équipaient le SEWOL ait été mis à l'eau lors du naufrage. Outre l'abandon du navire par l'équipage ainsi que son absence d'entraînement aux situations d'urgence, indique qu'il y ait eu des difficultés pour détacher et affaler les canots³².

Une restructuration encore très récente des autorités de sécurité :

Le 7 février 2014, le gouvernement coréen a décidé de réviser une loi sur les opérations centrales liées à la sécurité publique. Ce changement donne plus de pouvoir au Ministère de la Sécurité et en retire à la NEMA (National Emergency Management Agency), une Organisation indépendante de spécialistes des catastrophes et de sauveteurs expérimentés. Le naufrage du SEWOL intervient donc à un moment où les fonctionnaires ministériels ont repris en main la gestion des catastrophes tout en manquant d'expérience et d'expertise sur le sujet.

³² Madison Park et Paula Hancocks, « Sewol ferry disaster: One year on, grieving families demand answers », CNN, 16 avril 2015 (consulté le 24 novembre 2023)

Dysfonctionnement connu du système de direction du navire :

Le Capitaine du SEWOL a fait une demande le 1er avril dernier pour une réparation concernant le système de direction du navire. Le service de maintenance a affirmé à un média coréen qu'aucune réparation n'avait été faite et qu'il n'avait pas été contacté pour en faire. Par ailleurs, outre le Capitaine, certains membres de l'équipage étaient au courant de ce défaut.

Les mensonges ou la malhonnêteté de l'opérateur du SEWOL :

L'opérateur du ferry SEWOL a fait preuve de malhonnêteté et de mensonges quant aux informations fournies aux autorités. Celles-ci ont indiqué que le ferry contenait 450 passagers, 24 membres d'équipage et 150 véhicules à son départ, et 657 tonnes de marchandises. Il s'est avéré ensuite qu'il y avait en réalité 476 passagers, 29 membres d'équipage, 180 véhicules et 3608 tonnes, soit trois fois le maximum autorisé pour ce type de bateau³³.

Absence du Capitaine habituel du SEWOL :

Le capitaine habituellement aux commandes du SEWOL pour ce trajet était en vacances. Le Capitaine remplaçant manquait d'expérience sur la ligne Incheon/Jeju, ce qui pourrait expliquer une sous-estimation des risques lors de son choix d'un trajet plus court mais parsemé d'îles. Par ailleurs, la moitié des 29 membres d'équipage n'était pas non plus du personnel régulier à bord du SEWOL.

Choix d'un itinéraire dangereux pour rattraper un retard

Le ferry a coulé dans une zone parsemée d'îles. S'il avait opté pour une route quelques kilomètres plus à l'ouest, le SEWOL aurait pu naviguer avec plus de sécurité au lieu de sillonner entre les îles. Le fait est que le SEWOL aurait dû partir d'Incheon à 18h30 et arriver à l'île de Jeju à 8h du matin le jour suivant. Mais un brouillard épais a obligé de reporter le départ à 21h, d'où la possibilité que le Capitaine ait choisi une route plus courte mais plus risquée car traversant une zone parsemée d'îles.

Le retard initial facteur aggravant :

Le départ tardif du SEWOL a entraîné un décalage dans le roulement des équipes. Au moment de la catastrophe, c'est le second qui aurait dû être aux commandes, si le

³³ Paula Hancocks, Catherine E. Shoichet et Michael Pearson, South Korean shipwreck survivors: Passengers told 'don't move' as ship sank CNN, 17 avril 2014

SEWOL était parti à l'heure. Or, à cause du retard, c'est un officier junior qui se trouve aux commandes et doit naviguer dans une zone dangereuse. Normalement, le Capitaine doit diriger les manœuvres pour passer dans un étroit couloir ou pour faire face à une situation potentiellement menaçante. Mais cela n'a pas été le cas : le Capitaine se reposait tandis que l'officier junior était seul à la barre.

Une personne inexpérimentée aux commandes :

Au moment de la catastrophe, la personne aux commandes était un officier junior, Park Han-gyeol, une Coréenne de 26 ans. Elle a rejoint la compagnie du SEWOL en décembre 2013. D'après un garde-côte local, elle n'avait que quatre mois de navigation sur le SEWOL et était encore peu familière du trajet Incheon/Jeju : c'était en fait la première fois qu'elle naviguait dans cette zone où se trouvent les deuxièmes courants marins les plus forts de toute la Corée.

Un virage trop brutal vers la droite :

Pour une raison encore indéterminée, l'officier junior a effectué à 8h48 un virage à 90° à droite (Fig. ci-dessous) et à une vitesse excessive : 19 nœuds, alors que la vitesse maximale du SEWOL est de 21,5 nœuds. Or, un navire de 6800 tonnes qui tourne brutalement à droite à cette vitesse, c'est comme une voiture qui ferait de même à 100km/h. L'énergie cinétique a dû entraîner un déplacement de la cargaison et un déséquilibre du navire. Un second virage est effectué à 8h52 et le SEWOL s'est immobilisé avant de commencer à pencher.

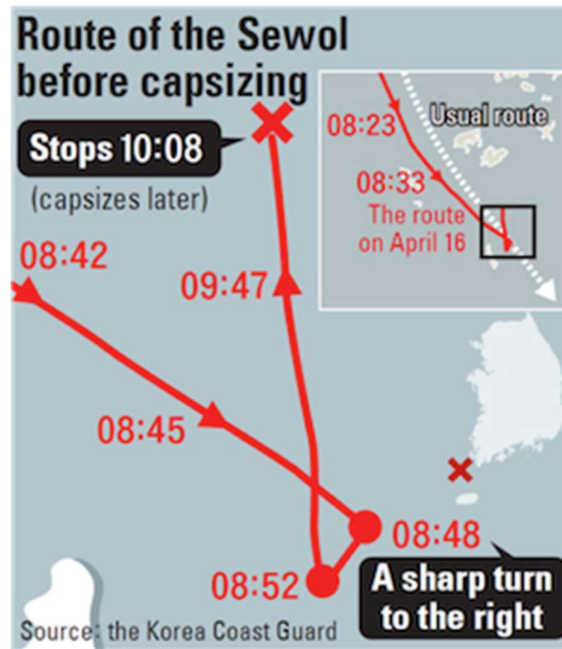


Figure 3: virage brutal du MV SEWOL

Lenteur dans la mise en œuvre du plan d'urgence :

Un premier appel de détresse a été émis à 8h52. Son origine est un passager lycéen qui a lancé cet appel. Le second appel, en provenance de l'équipage cette fois, a été émis six minutes plus tard. Or, il a fallu 53 minutes pour que l'organisme gouvernemental en charge de la gestion des situations de crise lance des opérations de sauvetage.

L'effondrement professionnel de l'équipage :

D'après les informations recueillis, il apparaît qu'un seul membre de l'équipage (sur 29 personnes) a fait preuve de compétences professionnelles en donnant des instructions de sécurité et en sauvant des passagers. Cette Coréenne de 22 ans l'a d'ailleurs payé de sa vie. Le Capitaine et le reste de l'équipage avaient alors déjà quitté le navire.

Parmi les quinze défaillances, certaines sont extrêmement préoccupantes, comme l'absence de formation de l'équipage à la gestion des situations d'urgence. Il est apparu que la sécurité maritime n'est tout simplement pas une priorité absolue pour les propriétaires du navire, les membres d'équipage, les autorités maritimes, ni pour

la société de classification KRS. Ce qui a laissé un tel désastre, une telle tragédie se produire.

3. Impacts sur la réglementation maritime :

Les catastrophes navales impliquant des navires classés ont eu une grande influence sur les normes de la réglementation maritime. La survenue de ces incidents tragiques a révélé des failles dans le système réglementaire existant, ce qui a entraîné plus de pression pour améliorer la sécurité des navires et la responsabilité des sociétés de classification. Ces retombées pourraient être constatées à différents niveaux, du plus international au plus local. On peut voir ci-dessous l'impact de ces décisions sur les différents niveaux ³⁴.

3.1 Niveau international :

Les accidents maritimes de grande ampleur ont été le catalyseur derrière le renforcement des réglementations maritimes existantes et l'adoption de nouvelles mesures pour les prévenir à l'avenir. L'Organisation maritime internationale (OMI) a été un acteur clé dans ces efforts, notamment la révision des Conventions internationales

- a) Révision des conventions internationales : Les conventions internationales telles que la Convention SOLAS (Safety of Life at Sea) et la Convention MARPOL (Maritime Pollution) ont été révisées pour intégrer de nouvelles réglementations de sécurité et de protection de l'environnement. Par exemple, la Convention SOLAS a été renforcée pour exiger des vérifications plus rigoureuses des navires par les sociétés de classification et pour promouvoir une culture de sécurité maritime.
- b) Normes de sécurité renforcées : Les accidents maritimes ont conduit à l'élaboration de normes de sécurité plus strictes au niveau international. Cela inclut des dispositions pour la stabilité des navires, la sécurité incendie, les

³⁴ Elliott, D., Smith, D., 2006. Cultural readjustment after crisis: Regulation and learning from crisis within the UK soccer industry. *Journal of Management Studies*

équipements de sauvetage, les procédures de sécurité et d'accentué sur le niveau de formation du personnel maritime. Des efforts ont également été déployés pour améliorer la sécurité des passagers à bord des navires.

- c) Renforcement de la responsabilité des sociétés de classification : Les incidents maritimes ont mis en évidence la nécessité de renforcer la responsabilité des sociétés de classification des navires. Les réglementations internationales ont été modifiées pour exiger une surveillance plus stricte des navires, des enquêtes indépendantes sur les accidents et des sanctions plus sévères en cas de négligence de la part des sociétés de classification (Ex. RINA)

3.2 Niveau régional :

Les accidents maritimes ont également entraîné des réponses régionales pour renforcer la réglementation maritime et la sécurité dans des zones géographiques spécifiques. Ces mesures régionales sont souvent mises en place par des organisations régionales telles que l'Union européenne (UE), l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) ³⁵.

- a) Renforcement des inspections portuaires : Les régions affectées par des accidents maritimes graves ont renforcé les inspections portuaires pour s'assurer que les navires respectent les normes de sécurité. Des protocoles d'inspection plus rigoureux ont été mis en place pour vérifier les certificats de classification, les équipements de sécurité et la conformité aux normes environnementales.
- b) Coordination régionale : Les organisations régionales ont promu une plus grande coordination entre les États membres pour partager les meilleures pratiques, les informations sur les navires et les résultats des inspections. Cela a permis

³⁵ Leveson, N., 2014. A new accident model for engineering safer systems. Safety Science

d'améliorer les échanges d'informations et la coopération dans le domaine de la sécurité maritime.

- c) Renforcement de la formation et de la certification : Les régions touchées par des accidents maritimes ont renforcé les programmes de formation et de certification pour les marins et les inspecteurs. Cela vise à améliorer les compétences et les connaissances nécessaires pour garantir la sécurité des navires et la conformité aux réglementations.

3.3 Niveau national :

Au niveau national, les accidents maritimes ont conduit les pays à revoir et à renforcer leurs réglementations maritimes nationales pour garantir une sécurité accrue et une supervision rigoureuse des activités maritimes. Les impacts sur la réglementation maritime au niveau national peuvent varier selon les pays, mais certains développements communs peuvent être observés ³⁶ :

- a) Législation nationale renforcée : Les pays ont adopté de nouvelles lois et réglementations pour renforcer la sécurité maritime. Cela inclut des dispositions pour la certification des navires, les inspections régulières, les enquêtes sur les accidents maritimes et les sanctions en cas de non-conformité.
- b) Création d'autorités de réglementation spécialisées : Certains pays ont créé des autorités de réglementation spécialisées chargées de superviser la sécurité maritime et de veiller à l'application des normes de classification. Ces autorités sont responsables de l'inspection des navires, de la délivrance des certificats de navigation et de l'imposition de sanctions en cas de violation des réglementations.
- c) Renforcement de la responsabilité des armateurs : Les accidents maritimes ont conduit à une plus grande responsabilisation des armateurs. Les réglementations

³⁶ Dekker, S., 2014, The Field Guide to Understanding 'Human Error', 3rd ed. Ashgate, Farnham.

nationales ont été modifiées pour exiger des armateurs qu'ils prennent des mesures appropriées pour garantir la sécurité de leurs navires, y compris la sélection de sociétés de classification réputées et la maintenance appropriée des navires.

- d) Sensibilisation accrue à la sécurité maritime : Les accidents maritimes ont également suscité une sensibilisation accrue à la sécurité maritime parmi les parties prenantes, y compris les autorités nationales, les armateurs, les marins et le grand public. Des campagnes de sensibilisation ont été menées pour promouvoir une culture de sécurité et pour informer sur les risques liés aux accidents maritimes.

Conclusion du chapitre 03

En conclusion, les accidents maritimes ont eu des impacts significatifs sur la réglementation maritime à l'échelle internationale, régionale et nationale. Ces événements ont conduit à un renforcement des normes de sécurité, à la création de nouvelles réglementations et à une plus grande responsabilité des sociétés de classification des navires. Les efforts visant à prévenir de tels incidents ont été déployés à tous les niveaux, avec une attention particulière portée à la certification des navires, aux inspections, à la formation du personnel maritime et à la coordination entre les acteurs concernés. Ces mesures visent à garantir une sécurité accrue dans le domaine maritime et à prévenir les accidents évitables qui pourraient mettre en danger la vie humaine et l'environnement marin.

Conclusion Générale

Conclusion Générale :

La responsabilité des sociétés de classification des navires est un sujet complexe qui soulève des questions importantes quant à leur fonctionnement. Effectuer des inspections des navires, vérifier les documents, effectuer des audits et attribuer des niveaux de notation en respectant les normes internationales de sécurité sont des étapes essentielles à la sécurité des navires. Pour cela, la vérification du respect des normes mondiales de sécurité est vitale pour éviter tout incident marin. Évaluer la qualité des navires est une composante clé dans le but de les rendre plus sûrs. Les sociétés de classification des navires peuvent à cet effet inspecter les bateaux selon des normes de construction, d'entretien, de performances et de sécurité afin de détecter les déficiences et de les corriger pour améliorer la sécurité.

Elles fournissent des niveaux de notation pour les navires, aidant les armateurs à choisir ceux qui suivent les meilleures normes de sécurité mondiales. Elles offrent également des recommandations et des conseils pour améliorer la sécurité des navires. Ces conseils vont des formations du personnel et de l'équipage à l'ajout d'équipements de sécurité supplémentaires, en passant par la mise à jour des plans et des spécifications du navire, la réalisation d'un audit du système de gestion de la sécurité et l'instauration de procédures d'urgence. Utilisées correctement, ces informations peuvent aider les armateurs à renforcer la sécurité et prévenir les accidents maritimes.

La protection de la vie marine, la préservation du milieu marin et la durabilité des activités maritimes sont toutes interdépendantes de la responsabilité assumée par les sociétés de classification des navires. Ces dernières sont essentielles pour améliorer la sécurité des navires par la vérification du respect des normes internationales. Il est cependant important de comprendre les limites de ces actions et de travailler en collaboration avec les armateurs et les autorités maritimes pour améliorer la sécurité des navires. Nous pouvons alors assurer la durabilité des activités maritimes et la sécurité des navires grâce à une coopération entre toutes les parties impliquées.

La classification des navires est un sujet ambigu mais ô combien important dans l'industrie maritime. Cependant plusieurs facteurs et défis peuvent saper l'efficacité des inspections. Parmi ces défis se trouvent le changement incessant des règlements

et un manque d'application qui relève des autorités maritimes. Elles doivent exercer une surveillance stricte et maintenir leurs réglementations pertinentes face à ces sociétés, ainsi imposer des sanctions en cas de non-conformité et encourager davantage les armateurs à respecter les normes internationales de sécurité et de qualité. L'influence des armateurs sur les inspections et des dispositifs doivent être instaurés pour inciter à une plus grande transparence et responsabilité de la part des sociétés de classification. Enfin, les difficultés techniques liées aux inspections ne peuvent être ignorées car les navires modernes sont de plus en plus complexes et les technologies évoluent rapidement.

Recommandations :

Afin de garantir la protection de la vie humaine en mer, la préservation de l'environnement marin et la pérennité des activités maritimes. Les sociétés de classification des navires ont un rôle essentiel à jouer dans ce domaine, en fournissant des conseils et des recommandations aux armateurs pour améliorer la sécurité de leurs navires. Dans ce contexte, il est important de comprendre les différentes mesures que les sociétés de classification des navires peuvent recommander aux armateurs pour améliorer la sécurité des navires, ainsi que leurs limites.

Régir des lois ou règlements pour ce qui est l'étendue du champ d'action et des responsabilités des Sociétés de classification tout en les incombent en cas d'accident grave ou de négligences flagrantes

Assurer une transparence totale lors de la certifications et obliger les armateurs, propriétaires, et exploitants à fournir des informations exactes et non frauduleuses

Références bibliographique

Références bibliographique :

Introduction générale :

D. GAURIER, *La Lex Rhodia de Jactu*, ADMO, tome XV, 1997

Pierre Gras, *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 2010

Audrey Guiller, « Des milliers de conteneurs perdus en mer : une pollution souvent invisible dans l'indifférence des autorités », sur *Basta !*, 12 juillet 2021 (consulté le 09 octobre 2023).

BONASSIES, Pierre, SCAPEL, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J 2eme édition, 2010, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, le «Traité »

Chapitre 01

<http://www.skuld.com/News/Legal-News/Liability-of-Classification-Societies/>
(consulté le 14 Aout 2023)

« A history of the world's first classification society », sur *Lloyd's Register* (consulté le 15 novembre 2023)

REMOND-GOUILLOU Martine, *Droit Maritime*, Etudes Internationales, Pédone, 2ème Edition, 1993

RODIERE René, *Traité de Droit Maritime*, Tome 1, Le Navire, Dalloz, 1980

Rodière René, *Navire et Navigation maritime*, DMF, 1975

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

Le droit positif français en 2010. Droit international. Conventions internationales. Responsabilité pour dommages par hydrocarbures de soutes. D.M.F., Juin 2011

https://www.academiedemarine.com/aff_conference.php?num=248 (consulté le 17 Novembre 2023)

Manuel Pour L'inspection Des Navires Et La Délivrance Des Certificats Sanitaires De Navire : Règlement Sanitaire International 2005

J.-P. BEURIER, *Droits maritimes*, DALLOZ, 2009

Philippe Boisson, LES JOURNEES D'ETUDES 2012 DE L'OBSERVATOIRE DES DROITS DES MARINS Nantes, 21 juin 2012 « Les sociétés de classification et la certification sociale issue de la CTM 2006 »

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

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

Chapitre 02 :

http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society

A. BELLAYER-ROILLE, Une responsabilisation accrue des acteurs de la sécurité maritime européenne 1999

https://www.academiedemarine.com/aff_conference.php?num=248 (consulté le 17 Novembre 2023) Op. cit au chapitre 01

R. CHAPUS, Droit administratif général, Tome 1, MONTCHRESTIEN, 2001, 15ème édition

Hugues Laurin, « La gestion de la qualité dans la classification », dans CSMM-IFREMER, Prévention technique et couverture financière des risques maritimes, IFREMER, Paris, juillet 1993

Bernard Anne, « Sociétés de classification et sécurité maritime », Transports, septembre-octobre 2000

Journal de la Marine Marchande du 21 mai 1993

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

Chapitre 03

Madison Park et Paula Hancocks, « Sewol ferry disaster: One year on, grieving families demand answers », CNN, 16 avril 2015 (consulté le 24 novembre 2023)

Choe, Sang-hun. “Ferry disaster that united South Korea now polarizes it.” The New York Times. October 2, 2014.

« http://www.nytimes.com/2014/10/03/world/asia/sewol-ferry-disaster-polarizes-south-korea.html?_r=1 »

Kim, Kyung-hwan, Sunghae Kim, Yeon Lee, and Jin-Ah Kang. “Emergency Inspection : Sewol Ferry Disaster and Disaster Reporting.” News and Broadcasting 2014, Vol. 5

Paula Hancocks, Catherine E. Shoichet et Michael Pearson, South Korean shipwreck survivors: Passengers told 'don't move' as ship sank CNN, 17 avril 2014

Elliott, D., Smith, D., 2006. Cultural readjustment after crisis: Regulation and learning from crisis within the UK soccer industry. Journal of Management Studies

Leveson, N., 2014. A new accident model for engineering safer systems. Safety Science

Dekker, S., 2014, The Field Guide to Understanding ‘Human Error’, 3rd ed. Ashgate, Farnham.

Liste des figures

Liste des figures

Figure 1: Les membres de l'IACS	23
Figure 2: Itinéraire du MV SEWOL	38
Figure 3: virage brutal du MV SEWOL.....	44