



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Les sociétés de classification : Acteurs de l'ombre? Acteurs de premier plan!

En termes de sécurité et sûreté maritimes et d'environnement, qu'il s'agisse de prévention, de protection ou de réparation, les armateurs, les Etats du pavillon, les Etats du port, et même les Etats côtiers sont parmi les premiers acteurs maritimes interpellés. Toutefois, la pratique et les actions en justice font régulièrement intervenir un autre acteur : les sociétés de classification. Leurs missions sont multiples et interviennent tout au long de la vie du navire. Dans un secteur maritime fortement concurrentiel et règlementé, où chaque coût est mesuré en fonction de sa valeur économique mais aussi de son impact en termes technique, social, environnemental, etc, les missions, l'organisation, les objectifs et les responsabilités portés par les sociétés de classification méritent d'être mis en perspective.

Les sociétés de classification, des organismes pluriels.

Evolution et diversification de leurs activités. Parce qu'au XVIII^{ème} siècle, l'expression "expédition maritime" conservait tout son sens de part les aléas liés aux transports maritimes, les clients des armateurs avaient encore pleinement besoin de s'informer sur les risques liés à la qualité du navire utilisé. Développant une pratique née à Londres, dans le *Coffee House* d'Edward Lloyd, les assureurs et les chargeurs se fondèrent alors de plus en plus sur l'obtention d'informations pertinentes quant à la fiabilité des navires, respectivement pour le calcul de leurs primes et pour le choix du navire. L'usage était né : capitaines de navires et autres experts évaluaient la qualité des navires avant leur départ, émettant une cote au bâtiment. La qualité s'appréciant à un instant "t" et pour une durée déterminée, les cotes à terme nécessitaient une évaluation périodique, régulière si possible, pour vérifier que le navire conservait, ou non, les caractéristiques énoncées. Les caractéristiques et qualités des navires ont été peu à peu codifiées dans des règlements de classification. Ainsi, l'évaluation de la qualité d'un navire a donné lieu à l'attribution d'une classe au moyen d'un certificat de classification. Par la suite, conformément aux dispositions conventionnelles internationales, les navires ont eu besoin de différents certificats afin d'être autorisés à naviguer. Comme alternative à certains Etats du pavillon, les sociétés de classification se chargèrent, en partie, de les fournir.

La première société de classification est née en Angleterre en 1760 : le *Lloyd Register*. Puis sont apparues les sociétés belge (1828, *Bureau Veritas*, qui deviendra française en 1833), autrichienne (1858, *Austrian Veritas* qui deviendra par la suite l'*Adriatic Veritas*, puis la *Yugoslav Register of Shipping*, et enfin la *Croatian Register of Shipping / Hrvatski Registar*

Brodova), américaine (1862, *American Bureau of Shipping*), norvégienne (1864, *Det Norske Veritas*), allemande (1867, *Germanischer Lloyd*), et japonaise (1899, *Nippon Kaiji Kyokai*), les autres naîtront au XX^{ème} siècle. L'apparition successive des différentes sociétés de classification est une alternative aux sociétés de classification nationales étrangères.

A l'origine de l'activité des sociétés de classification, le secteur maritime a permis à ces dernières d'acquérir des compétences dans le domaine des "contrôles techniques et documentaires". Le travail des sociétés a évolué en même temps que les technologies et elles ont utilisé leurs compétences dans d'autres secteurs d'activité : les industries, les combustibles et l'*offshore* et enfin plus récemment les énergies renouvelables, tout en s'adaptant aux besoins de la mondialisation. *Det Norske Veritas* (DNV), née en 1864, offre un bon exemple de diversification, beaucoup de grandes sociétés de classification ayant suivi un chemin similaire. DNV a dès 1867 ouvert des bureaux à l'étranger pour offrir ses prestations aux navires norvégiens positionnés de par le monde (dès 1888 en Chine). DNV pénètre l'industrie offshore en 1970, celle des combustibles marins en 1982, développe ses activités autour des normes ISO et de la certification en 1987, et, depuis 2004, évolue vers les énergies vertes.

Leurs missions : classification et certification. La classification¹ n'est pas une obligation légale à l'encontre des armateurs. Il s'agit davantage d'un usage. Il est très clair qu'un navire n'ayant pas été coté, ou ayant perdu sa classe, ne pourra pas travailler, ou alors sera exploité sur des "circuits parallèles". La classification consiste à attribuer une classe, ou une

¹ BOISSON (P.) : *Politiques et droit de la sécurité maritime*, BV, 1998.

cote (c'est-à-dire un indice de qualité et donc de confiance) à un navire. Cela suppose la confrontation de l'état du navire à un référentiel : le règlement de classe, élaboré par la société de classification qui l'utilise ou par le groupement auquel elle appartient. La société de classification établit d'abord des standards à travers ces règlements de classe puis se charge de les appliquer, autrement dit, la classification est une démarche double : normative puis technique. Les navires classés sont enfin répertoriés dans des registres de classe. Pour obtenir une classe, le navire est soumis à une inspection initiale. Pour le maintien de la classe, le navire est soumis à des inspections périodiques et à des inspections suite à des avaries ou à des modifications, notamment structurelles.

La mission de classification court durant toute la vie du navire, lors de la construction et de l'exploitation². Pour obtenir et conserver sa classe, le navire doit répondre à des critères de process et à des critères techniques standards. Les critères de process concernent le suivi de la construction (approbation des plans du navire, approbation du chantier et de ses sous-traitants, surveillance des matériaux utilisés et des méthodes employées, essais), les critères techniques sont relatifs à la coque, la machine, les éléments annexes, les appareils de levage, etc. En fin de vie du navire, la convention dite de Hong Kong laisse envisager une possible intervention des sociétés de classification lors de l'audit des chantiers de démolition.

Si la classification est une prérogative d'ordre privé, la certification est d'ordre statutaire. La certification permet de s'assurer de l'effectivité du droit. "La certification est l'affirmation de la conformité d'un produit, d'un service ou d'une personne à un ensemble de règles prédéfinies". La certification résulte traditionnellement de la conformité du navire aux règles techniques des conventions internationales (Marpol, Solas, etc) mais aussi de plus en plus aux normes d'assurance-sécurité³ (en premier lieu celles découlant du Code ISM). La certification est en principe l'apanage de l'Etat du pavillon mais ce dernier peut décider de déléguer cette compétence⁴ à une société de classification qu'il reconnaît. En plus de décider, ou non, l'acte de

² Le *vetting* est un mode de contrôle des pétroliers réalisé à la demande du chargeur. Le *vetting* ne se substitue pas à la classification. V. Note de synthèse ISEMAR, n° 78, octobre 2005.

³ Par analogie avec "l'assurance-qualité", voir LEFRANCOIS (A.) : *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, PUAM, 2011. Différentes des normes techniques, les normes édictées par le Code ISM concernent les processus visant à sécuriser l'exploitation de l'entreprise et du navire, autrement dit : quels procédures et comportements sont à mettre en place à terre et en mer dans un objectif final de sécurité maritime?

⁴ Selon la convention de Montego Bay, "l'Etat du pavillon doit mettre en œuvre l'ensemble des moyens pour l'exercice effectif de sa juridiction" (art.94). La délégation peut en faire partie.

délégation de certaines compétences, l'Etat du pavillon ne délègue pas *erga omnes*. Lorsqu'une société de classification est reconnue par un Etat du pavillon, on parle de *Recognized Organization* ou RO, pour cet Etat. La délégation, lorsqu'elle existe, peut porter sur une ou plusieurs certifications, au choix du délégant. C'est ainsi que jusqu'à présent, l'Etat français, pour les navires ressortissants de son pavillon, ne procède à aucune délégation pour la délivrance de certificats (sauf marques de franc-bord). La certification est effectuée par des inspecteurs des Centres de sécurité maritime. Dans un avenir proche, l'Etat français envisage une délégation de compétences pour certaines certifications statutaires exigées (Solas, Marpol). Par contre, il semblerait que la France, à travers son administration maritime, conserve la main mise sur certaines certifications exigées par la MLC de 2006 et les Codes ISM et ISPS, entre autres. Au contraire, d'autres Etats du pavillon n'hésitent pas à déléguer l'ensemble de leurs compétences de certification (lorsque l'administration maritime de l'Etat du pavillon dispose de peu de moyens) : Panama, Chypre, Malte, Luxembourg, Norvège, pour ne citer qu'eux.

Une organisation professionnelle renforcée.

L'International Association of Classification Societies (IACS). Treize sociétés de classification sur les plus de 50 qui revendiquent cette appellation dans le monde sont regroupées au sein de l'IACS. Née en 1968, l'objectif de l'IACS est de promouvoir des normes plus sûres et de les faire appliquer de manière uniforme. Pour cela, l'IACS édicte des règlements de classe et ses membres doivent s'y référer, à la place de leurs propres règlements de classe. Depuis 1969, venant renforcer cette prérogative normative, l'IACS est membre consultatif de l'OMI.

Liste des sociétés de classification membres de l'IACS

Source : compilation ISEMAR

Nom des sociétés membres	Sigle	Pays	Date*
American Bureau of Shipping	ABS	USA	1968
Bureau Veritas	BV	France	1968
China Classification Society	CCS	Rép. P. Chine	1988
Croatian Register of Shipping	CRS	Croatie	2011
Det Norske Veritas	DNV	Norvège	1968
Germanischer Lloyd	GL	Allemagne	1968
India Register of Shipping	IRS	Inde	2010
Korean Register of Shipping	KR	Corée du Sud	1988
Lloyd's Register	LR	UK	1968
Nippon Kaiji Kyokai	NK	Japon	1968
Polski Rejestr of Shipping	PRS	Pologne	2011**
Registro Italiano Navale	RINA	Italie	1968
Russian Maritime Reg. of Ship.	RS	Russie	1969

*date à laquelle la société de classification a intégré l'IACS

** Le PRS avait déjà été membre de l'IACS de 1972 à 2000.

Une récente réforme. L'IACS a fait l'objet d'une investigation européenne en 2009 ayant abouti à une réforme concernant sa politique d'adhésion restrictive et

le manque de transparence dans l'élaboration de ses standards (règlements de classe). Les critères d'adhésion sont devenus plus transparents. De plus la qualité est un critère qui sera dorénavant prédominant, à la place du critère de taille de la société. La qualité pourra s'évaluer au regard des normes établies par la société candidate, son respect de ses normes, et le nombre de détentions dans le cadre du contrôle par l'Etat du port⁵. En outre, l'IACS a volontairement proposé que les sociétés de classification non membres de l'IACS puissent être parties prenantes lors de l'élaboration des standards de l'IACS et puissent s'y référer, les standards de l'IACS devant être publiés. Enfin, une commission d'appel indépendante est créée pour connaître des litiges entre les membres.

Toutefois, l'unanimité n'est pas toujours de mise au sein de l'IACS. En effet, face à la législation européenne qui demande la reconnaissance mutuelle des certificats d'équipements marins entre RO, certaines sociétés membres de l'IACS mais non européennes comme l'ABS et Class NK estiment que cette législation empiète sur leur souveraineté. Mais cela met surtout fin, partiellement, à la pratique lucrative des re-certifications.

Leurs objectifs : sécurité, sûreté et environnement.

Ethique et professionnalisme : un impératif à tous niveaux. Sécurité, sûreté et environnement relèvent en premier lieu des armateurs mais aussi des Etats du pavillon, des Etats du port, des Etats côtiers, des chantiers de construction navale et de réparation, des chargeurs, des assureurs, des marins et des sociétés de classification. Si un échelon flanche, la chaîne s'en trouve fragilisée. Il ne s'agit donc pas de se reposer sur les autres acteurs ou de se retrancher derrière eux. Classification, certifications et inspections supposent des contrôles effectués avec le plus grand sérieux. Cela étant, les contrôles par l'Etat du port, en raison des contraintes horaires du navire en escale, s'appuient en partie sur les contrôles et certificats des sociétés de classification. Or, ces deux types de contrôles peuvent se trouver confrontés aux mêmes limites : la technicité des contrôles, la variabilité de la rigueur des contrôleurs et la durée dont ils disposent. C'est notamment le cas, par exemple, lors des inspections des pétroliers double coques. La surface de coque à inspecter et la complexité de la structure et de certains accès sont telles que des inspections intégrales sont quasi-inenvisageables.

⁵ Les statistiques de détention des navires du Paris MoU permettent de porter une évaluation des performances des sociétés de classification. A ce titre, il apparaît que le RINA, l'ABS et KR, toutes trois membres de l'IACS, sont les mieux notées tandis que le bas de liste est attribué à des sociétés non membres de l'IACS (Albanie, Grèce et Panama, entre-autres).

Paradoxes et espoirs. La comparaison des capacités des flottes selon le critère de l'Etat du pavillon (immatriculation), de la flotte contrôlée (propriété) et des sociétés de classification (respect des standards) fait apparaître quelques remarques intéressantes et autorise à dégager quelques tendances.

Quantitativement, les plus importants Etats du pavillon (des Etats de libre immatriculation pour la plupart) ne sont pas les Etats qui détiennent les plus importantes flottes contrôlées ni ceux qui hébergent les sociétés de classification les plus actives. C'est le cas du Panama qui détient la première flotte mondiale en termes d'immatriculation de navires mais dont la flotte contrôlée est infinitésimale et dont les cinq sociétés de classification ne traitent qu'un tonnage quasi-négligeable au regard de l'ensemble de l'activité mondiale de classification-certification.

Au contraire, les Etats dont les sociétés de classification traitent un tonnage important (ou un grand nombre de navires) s'avèrent être souvent des Etats de propriétaires de navires. Le Japon, comme l'Allemagne ou la Norvège sont assez représentatifs de cette seconde catégorie. Ils sont respectivement classés aux 1^{er}, 3^{ème} et 5^{ème} rangs quant à la propriété des navires et leurs sociétés de classification sont respectivement en 1^{ère}, 5^{ème} et 4^{ème} positions.

Top 20 des sociétés de classification

Source : compilation ISEMAR.

Nom	Tonnage classé (000 tpl)	Nb de navires
Nippon Kaiji Kyokay	303 763	7 713
American Bureau of Shipping	263 308	9 673
Lloyd's Register	258 912	8 705
Det Norske Veritas	211 119	5 752
Germanischer Lloyd	128 295	7 062
Bureau Veritas	114 272	9 427
China Classification Society	72 870	2 683
Korean Register of Shipping	64 045	2 327
Registro Italiano Navale	30 245	3 055
Russian Maritime Reg. Shipping	14 662	4 091
India Register of Shipping	7 349	822
Biro Klasifikasi Indonesia	7 093	2 999
Vietnam Register	2 768	814
Polski Rejestr of Shipping	1 682	332
International Reg. of Shipping	1 247	128
Panama Maritime Doc. Services	1 130	44
Isthmus Bureau of Shipping	1 093	73
China Corp. of Shipping	953	113
Turku Loydu Vakfi	854	372
Croatian Register of Shipping	754	179

En gris : membres de l'IACS. En caractères gras : top 3.

Confirmé par le rapport de la CNUCED sur les transports maritimes en date de 2011, le décalage entre la quantité de capacité immatriculée et la quantité de capacité détenue, notamment en ce qui concerne les plus grands Etats propriétaires (Japon, USA et plusieurs Etats européens) prouve que de nombreux propriétaires de navires ont recours à la libre immatriculation. Pour

autant, et la précision est importante, il faut découpler la libre immatriculation de la complaisance, même si parfois, ne le nions pas, le lien existe. En effet, le recours à la libre immatriculation peut s'expliquer d'une part par des avantages économiques (coûts salariaux, d'entretien et d'exploitation moindres – impact souvent négatif sur les conditions de sécurité notamment) et, d'autre part, par des avantages fiscaux (sans impact avéré et direct sur les conditions salariales et de sécurité). Ainsi, un certain nombre de propriétaires de navires choisissent la libre immatriculation pour des raisons fiscales tout en faisant le choix de ne pas rogner sur les conditions d'exploitation de leurs navires. Preuve en est l'activité importante des sociétés (LR, BV, ABS, GL ou DNV, pour ne citer qu'elles) de même nationalité que les propriétaires de ces navires sous libre immatriculation. Ces sociétés de classification sont réputées sérieuses et membres de l'IACS. Bien que les relations de cause à effet ne soient pas systématiques, la tendance est avérée. La classification peut alors s'analyser, dans une certaine mesure, comme un des remparts à l'immatriculation de complaisance⁶, quand cette dernière est synonyme d'affaiblissement des standards sociaux, sécuritaires et environnementaux.

Le changement de société de classification, ou *class hopping*, n'est pas interdit. Il a lieu lorsque le navire change de propriétaire (la nouvelle société de classification peut être autant ou moins sérieuse que l'ancienne) ou lorsque le navire s'est vu refuser le renouvellement de sa classe et que son propriétaire ne souhaite pas engendrer des frais pour conserver la classe de son navire (la nouvelle société de classification est souvent moins rigoureuse que l'ancienne). Deux remarques sont importantes en cas de *class hopping*. D'une part, ce phénomène est un des *target factor* dans le cadre du contrôle par l'Etat du port de certains MoU. Cela signifie qu'un navire ayant récemment changé de société de classification sera plus suspect que d'autres navires et aura davantage de risque de se faire inspecter. D'autre part, l'IACS a mis en place une procédure de changement de classe, entre ses membres, simplifiée mais rigoureuse : le *Transfert of Class Agreement* ou TOCA. Les formalités de transfert y sont certes simplifiées mais l'historique du navire est conservé, garantissant le sérieux du suivi. Ainsi, si une société membre de l'IACS refuse de renouveler la classe d'un navire, il y a de fortes chances pour que les autres sociétés refusent également car l'IACS les surveille et les sociétés de classification sont attentives à leur réputation car elles en vivent.

⁶ Peut-on pour autant aller jusqu'à qualifier de "classification de complaisance" l'activité des sociétés de classification installées dans les Etats de libre immatriculation ?

La responsabilité des sociétés de classification.

Des sociétés de contrôle elles-mêmes contrôlées.

Les sociétés de classification effectuent des contrôles et délivrent des certificats de conformité. Comment sont garanties leurs compétences professionnelles et leur intégrité ? Des législateurs nationaux, européens et mêmes internationaux ont envisagé la question : sous les vocables d'*accord*, d'*agrément*, d'*habilitation* et d'*accréditation*, si ces formalités ne sont pas totalement identiques, de grands traits se dégagent (déontologie, indépendance financière, compétence technique).

Responsabilités civiles et pénale des sociétés de classification.

La classification ne consiste pas à transférer l'obligation de navigabilité qui pèse sur l'armateur à la société de classification car la société de classification n'a pas de prise sur la façon dont le navire est exploité, opéré et entretenu pendant la période entre deux inspections et deux certifications. Nonobstant, les sociétés de classification n'exercent pas leur activité en dépit de toute mise en cause éventuelle de leur responsabilité. Il reste délicat d'établir des schémas précis de responsabilité pour plusieurs raisons. D'une part, selon les systèmes judiciaires actionnés (français, anglo-saxon ou autre), les mises en jeu des responsabilités vont différer. D'autre part, cette question de la responsabilité évolue régulièrement, notamment au plan européen. Mérite cependant d'être noté que dans le cadre de la lutte contre les pollutions, une directive européenne de 2009 a criminalisé les cas sérieux de pollution et a imposé aux Etats membres de mettre en œuvre des sanctions effectives proportionnées et dissuasives. Propriétaire de la cargaison et société de classification pourront alors dans certains cas être poursuivis. Dans ce cadre, on remarquera le principe de l'adoption d'un plancher quant à la sanction financière. Par contre, si, en droit français (sous compétence des tribunaux administratifs), il n'y a pas de plafond pour la responsabilité financière, le droit anglo-saxon, au contraire, en fixe assez facilement.

La valeur de la classification et des certifications des navires dépendent du sérieux, de l'intégrité et de la renommée des sociétés de classification impliquées. Leurs missions touchant à l'intégrité du navire, de ses structures, de sa propulsion mais aussi à ses conditions d'exploitation, ces sociétés ont un impact majeur sur la sécurité maritime, au même titre que l'élément humain.

Anne GALLAIS BOUCHET, ISEMAR