

- **Cour d'appel de Bordeaux, 1ère Chambre civile, Arrêt du 6 mars 2017, Répertoire général n° 14/02185**

TEXTE

COUR D'APPEL DE BORDEAUX PREMIERE CHAMBRE CIVILE - SECTION A

ARRÊT DU : 06 MARS 2017

(Rédacteur : Michèle ESARTE, président,)

N° de rôle : 14/02185

L'ETAT FRANCAIS

c/

Société AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Société ABSG CONSULTING INC

Société ABS GROUP OF COMPANIES

Nature de la décision : AU FOND

Grosse délivrée le :

aux avocats

Décision déferée à la cour : jugement rendu le 19 mars 2014 par le Tribunal de Grande Instance de BORDEAUX (chambre : 6, RG : 10/02421) suivant déclaration d'appel du 10 avril 2014.

APPELANT :

L'ETAT FRANCAIS pris en la personne de l'AGENT JUDICIAIRE DE L'ETAT,

représentant l'ETAT, Direction des Affaires juridiques, Bâtiment Condorcet, 6 rue

Louise Weiss, Télédoc 353, [...]

Représenté par Maître Daniel LASSERRE de la SELAS EXEME ACTION, avocat au barreau de BORDEAUX, postulant

Représenté par Maître Bernard GRELON de la SCP LIBRA AVOCATS AARPI, avocat au barreau de PARIS, plaidant.

INTIMÉES :

Société AMERICAN BUREAU OF SHIPPING organisation à but non lucratif de droit

américain, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité au

siège , 16855 Northchase Drive - [...] - TEXAS ETATS-UNIS

Représentée par Maître Philippe LECONTE de la SELARL LEXAVOUE BORDEAUX, avocat au barreau de BORDEAUX, postulant

Représentée par Maître Marc HENRY de la SCP CABINET HUGUES HUBBARD AND REED LLP, avocat au barreau de PARIS, plaidant

Société ABSG CONSULTING INC société de droit américain prise en la personne de

son représentant légal domicilié en cette qualité au siège,

16855 Northchase Drive - [...] - TEXAS ETATS-UNIS

Représentée par Me Philippe LECONTE de la SELARL LEXAVOUE BORDEAUX, avocat au barreau de BORDEAUX, postulant

Représentée par Me Marc HENRY de la SCP CABINET HUGUES HUBBARD AND REED LLP, avocat au barreau de PARIS, plaidant

Société ABS GROUP OF COMPANIES société de droit américain prise en la personne

de son représentant légal domicilié en cette qualité au siège, 16855 Northchase Drive - [...] - TEXAS ETATS-UNIS

Représentée par Maître Philippe LECONTE de la SELARL LEXAVOUE BORDEAUX, avocat au barreau de BORDEAUX, postulant

Représentée par Maître Marc HENRY de la SCP CABINET HUGUES HUBBARD AND REED LLP, avocat au barreau de PARIS, plaidant.

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 05 décembre 2016 en audience publique, devant la cour composée de :

Michèle ESARTE, président,

Jean-Pierre FRANCO, conseiller,

Catherine BRISSET, conseiller,

qui en ont délibéré.

En présence de X..., substitut général,

Greffier lors des débats : Irène CHAUVIRE

ARRÊT :

- contradictoire

- prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues à [l'article 450 alinéa 2 du code de procédure civile](#).

FAITS CONSTANTS PROCÉDURE ET PRÉTENTIONS DES PARTIES :

Le 13 novembre 2002, le navire-citerne le Prestige (42 820 tonneaux de jauge brute), battant pavillon de l'Etat des Bahamas, qui transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd, a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures en zone économique espagnole à environ 30 kilomètres au large du Cap Finisterre situé dans la province de La Corogne à l'ouest de la Galice. Le 19 novembre, pendant qu'il était remorqué vers le large, ce pétrolier s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de 3 500 mètres et 3 830 mètres respectivement. Environ 63 200 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire. Au cours des semaines suivantes, des hydrocarbures ont continué de fuir de l'épave à un rythme qui a lentement diminué. La quantité d'hydrocarbures restant à bord de l'épave a, par la suite, été estimée à 13 700 tonnes.

Par exploit transmis le 26 février 2010 au bureau de notification américain à Seattle, l'Etat français a assigné les sociétés de droit américain American Bureau of Shipping, ABSG Consulting et ABS Group of Companies (ci-après collectivement dénommées ABS) dont les sièges sont situés à Houston, devant le tribunal de grande instance de Bordeaux aux fins de les voir condamner à réparer le préjudice subi par lui du fait du naufrage au large des côtes espagnoles le 19 novembre 2002, du navire citerne le Prestige, battant pavillon de l'Etat des Bahamas, ayant engendré, par suite du déversement de sa cargaison, des dommages par pollution sur le territoire, dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ZEE) française, en précisant fonder sa demande sur les fautes qu'ABS avait commises dans le cadre de son activité de classification des navires, lesquelles avaient, selon lui, concouru à la survenance du sinistre.

ABS, qui exerce des activités de classification et de certification des navires, a invoqué le bénéfice de l'immunité de juridiction en soutenant que son activité de classification était, en réalité, intimement liée à l'activité de certification relevant de la souveraineté des Etats, au cas particulier l'Etat des Bahamas, et en faisant valoir que les écritures prises par l'Etat français démontraient, contrairement à ses dires, l'étroite imbrication de ces deux activités dont la distinction s'avérait impossible du fait de leur indivisibilité.

A cet effet, ABS, après avoir rappelé que les principes juridiques applicables à la coutume internationale de l'immunité de juridiction relevaient, en France, de la seule jurisprudence, a fait valoir que le navire battait le pavillon des

Bahamas, Etat sur l'ordre ou pour le compte duquel elle avait agi en recevant délégation, ce qui l'avait conduit à accomplir des actes de puissance publique ou dans l'intérêt d'un service public impliquant la délivrance de certificats statutaires, actes qui ne sont pas de simples actes de gestion puisque leur délivrance conditionne le fait que le navire puisse naviguer.

De son côté, l'Etat français a rappelé, en visant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), que le sinistre trouvait son origine dans la dérive des nappes polluantes provenant du navire citerne Le Prestige, propriété d'une société de droit libérien, en soulignant l'ampleur de la pollution qui avait affecté tant le littoral que les eaux territoriales et la zone économique sur laquelle la France exerce sa responsabilité notamment en application de son titre XII consacré à la protection et préservation du milieu marin.

Cet Etat qui a imputé l'origine de la catastrophe, dont il demande réparation, à une défaillance structurelle du navire non décelé par ABS s'est attaché à faire ressortir que l'Etat du pavillon du navire-citerne et la nationalité de son propriétaire n'avaient pas à entrer en ligne de compte dès lors qu'il s'agissait de se prononcer sur la loi applicable à la réparation d'un dommage de pollution par hydrocarbures subi en « France » et imputable à une société de classification de droit américain qui, dans le cadre d'une telle activité, avait fautivement émis les certificats confirmant la classe, ce qui ne faisait pas d'elle une émanation de l'Etat des Bahamas.

Le juge de la mise en état a considéré que l'immunité invoquée était constitutive d'une fin de non-recevoir relevant de la seule compétence de la formation de jugement, avant de surseoir à statuer sur diverses exceptions de procédure par ailleurs soulevées et de réserver les dépens et les demandes d'indemnités procédurales. En effet, il a considéré que le juge judiciaire français qui appréhende l'immunité de juridiction en termes de juridiction et pas de compétence (internationale) et perd, par là même, son pouvoir de juger en cas d'immunité (civ I 20 octobre 2007 B 274).

Par jugement en date du 19 mars 2014, le tribunal de grande instance de Bordeaux a dit que l'Etat français était irrecevable en ses demandes à l'encontre d'ABS qui bénéficiait de l'immunité de juridiction et l'a condamné au paiement d'une indemnité procédurale et aux entiers dépens.

Par déclaration du 10 avril 2014, l'Etat français a interjeté appel avant de solliciter, au visa des principes coutumiers et de droit international relatifs à l'immunité de juridiction des Etats étrangers, le débouté d'ABS de sa demande de bénéfice d'une immunité de juridiction, en invitant le juge d'appel à ordonner la poursuite de la procédure initiée contre ABS et à la renvoyer, à cet effet, devant le juge de la mise en état afin de permettre aux parties de conclure sur les exceptions de procédure et sur les demandes formées au fond.

L'Etat français, qui a précisé qu'il n'entendait pas remettre en cause, dans son principe, l'immunité de l'Etat souverain, a critiqué son détournement par ABS en faisant valoir que les fautes dont il souhaitait se prévaloir relevaient de la seule

activité de classification à laquelle ABS s'était livrée dans le cadre de contrats privés conclus avec le propriétaire du navire et qui avait donné lieu à la délivrance de certificats de classe opérée à l'occasion d'une relation commerciale étrangère à l'Etat des BAHAMAS.

ABS, qui vise expressément en page 11 de ses écritures, sous la rubrique activité des sociétés de classification et immunité de juridiction, les dispositions de la CNUDM, demande, au vu de la coutume internationale, de confirmer le jugement en toutes ses dispositions et de condamner l'Etat français aux entiers dépens de première instance et d'appel et au paiement d'une indemnité procédurale.

Pour plus ample exposé de la procédure , des moyens et prétentions des parties, la cour, conformément à [l'article 455 code de procédure civile](#), renvoie aux conclusions déposées par les parties.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 21 novembre 2016, l'affaire a été fixée à l'audience du 5 décembre 2016 à laquelle elle a été retenue puis mise en délibéré par mise à disposition au greffe au 30 janvier 2017 puis prorogée à la date de ce jour.

Par courrier en date du 23 décembre 2016, la cour, par l'entremise de la présidente de sa formation , a appelé l'attention des parties sur la teneur de l'article 236 de la CNUDM visée tant par l'Etat Français en page 5 de ses écritures que par ABS en page 11 de ses conclusions en les invitant à s'expliquer sur la portée de cette disposition et à se communiquer mutuellement leurs observations dans le cadre d'une note en délibéré et à en rendre destinataire le ministère public en sa qualité de partie jointe.

SUR CE :

L'immunité de l'Etat souverain se définit comme les prérogatives en vertu desquelles l'Etat étranger ne peut être défendeur dans une action en justice devant les tribunaux de l'Etat national sans son consentement (immunité de juridiction) ni voir ses biens faire l'objet d'une mesure d'exécution (immunité d'exécution).

Dans le cadre de sa compétence normative, un Etat peut édicter des actes mais il existe des situations dans lesquelles cet Etat ne peut pas appliquer abruptement son droit interne. Une des situations les plus fréquentes est celle où un Etat étranger, une personne internationale ou l'un de ses biens se trouve sur le territoire d'un autre Etat (ex : siège d'une organisation internationale sur le territoire d'un Etat). Dans ce cas, les souverainetés des deux entités entrent en concurrence.

La théorie des immunités de juridiction et d'exécution est censée répondre à cette problématique en permettant de déterminer si l'on peut porter le litige devant la juridiction nationale concernée et s'il sera possible de faire exécuter

sa décision contre un Etat étranger dans les mêmes conditions que pour un particulier.

Cette théorie s'analyse comme le prolongement du principe de l'égalité souveraine des Etats. En principe, les sujets internationaux ne peuvent pas faire l'objet d'une instance juridictionnelle de la part d'un autre Etat car sa souveraineté y fait obstacle. Il faut toutefois remettre ce principe en perspective.

Longtemps cet axiome a été considéré comme absolu mais aujourd'hui, l'évolution va dans le sens d'une restriction progressive de cette immunité. En effet, les Etats ont de plus en plus tendance à se comporter comme des personnes privées. Ils interviennent désormais dans des domaines variés et ont ainsi multiplié les cas dans lesquels leur souveraineté n'est absolument pas engagée.

C'est pourquoi on distingue dorénavant les actes de jure imperii (ou actes régaliens de l'Etat ou des organismes qui en constituent l'émanation), auxquels on applique la théorie de l'immunité, et les actes de jure gestionis (l'Etat se comportant alors comme un particulier), où l'immunité de juridiction subit des atténuations, cela en tenant compte, notamment, de la spécificité des navires.

Il importe, en effet, de souligner que les navires battant pavillon étranger ne peuvent être regardés comme étant, en soi, une portion du territoire du dit Etat sur lequel s'appliqueraient, de plein droit, toutes les règles liées à la territorialité de l'Etat concerné. (cf. Conseil constitutionnel, Décision n° 2005-514 DC du 28 avril 2005 considérant 33 et les observations du Gouvernement diffusées sur le site).

Ces points étant acquis, l'évolution du droit des immunités des États est caractérisée par l'abandon progressif de leur caractère absolu qui se reflète, s'agissant des cas de responsabilité autre que pénale, notamment de la responsabilité civile, commerciale, sociale, et pour ce qui a trait plus spécialement aux navires, dans l'article 16 de la nouvelle Convention des Nations Unies du 2 décembre 2004 sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, ratifiée par la France par la loi n°2011734 du 28 juin 2011, mais qui n'est toujours pas entrée en vigueur et que l'Etat des Bahamas n'a pas signé.

Cette disposition qui prive les Etats étrangers de la possibilité d'invoquer l'immunité de juridiction dans les procédures concernant l'exploitation des navires utilisés par eux autrement qu'à des fins de service public non commerciales ne s'applique ni aux navires de guerre et navires auxiliaires, ni aux autres navires dont un État est le propriétaire ou l'exploitant et qui sont, pour le moment, utilisés exclusivement, pour un service public non commercial et vise, en outre, les procédures se rapportant au transport de la cargaison.

La Cour de cassation française, qui a toujours analysé, avant sa ratification par la France, la Convention de 2004 sur les immunités comme une source de droit

international coutumier, dont elle reconnaît l'application directe en droit interne, a admis, à l'aune des droits et libertés garantis pas la CEDH et en particulier du droit d'accès à un tribunal et d'une jurisprudence déjà affirmée antérieurement par la Cour de Strasbourg (- voir CEDH, Grand Chambre .21 novembre 2001, req. n° 35763/97, req. n° 37112/97 et , req. n° 31253/96 ; CEDH 1er section 12 décembre 2002, req. n° 59021/00 et dans le prolongement Grand Chambre 23 mars 2010, req. n° 15869/02 et 29 juin 2011, req. n° 34869/05-) que ce traité ne s'opposait pas à une limitation à ce droit d'accès, découlant de l'immunité des Etats étrangers, dès lors que cette limitation était consacrée par le droit international et n'allait pas au-delà des règles de droit international généralement reconnues en matière d'immunité des Etats (voir civ I 28 mars 2013 B62 ,63 et 64).

Il est, en effet, bien établi en droit international que, même non ratifiée, une disposition d'un traité peut avoir force contraignante si elle reflète le droit international coutumier, soit qu'elle « codifie » ce dernier, soit qu'elle donne naissance à de nouvelles règles coutumières (CEDH Grand Chambre 23 mars 2010, req. n° 15869/02 précité, § 66 et jurisprudence tant de la Cour Internationale de Justice que du Tribunal international de la mer).

A cet égard la CNUDM, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 et ratifiée par l'Etat des Bahamas en 1983 puis par la France en 1996, à supposer qu'elle ne soit pas d'application directe, a été immédiatement incorporée au droit international coutumier par les Etats signataires (-voir pour l'Etat français Projet de loi n°771 transmis à l'assemblée nationale, annexé au procès-verbal de séance du 13 avril 1982 p 4 et ayant abouti à l'adoption de la loi n° 85-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, la même solution ayant été retenue par la CJCE dans l'arrêt 24 novembre 1992 affaire C286/90 affaire Poulsen Diva Navigation--), ce processus d'incorporation ayant été entériné par la Cour de Justice Internationale (voir arrêt Qatar c Bahreïn du 16 mars 2001 et Nicaragua c Colombie du 19 novembre 2012) et pris en compte par la Convention des Nations Unies du 2 décembre 2004.

Or la CNUDM, qui a facilité la cristallisation en droit international coutumier de certains principes fondamentaux du droit de l'environnement, comporte un article 236, unique article de la section 10 du titre XII de ladite convention, consacré à la protection et à la préservation du milieu marin, qui prévoit sous l'intitulé immunité souveraine :

« Les dispositions de la Convention relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, (- c'est-à-dire aux navires bénéficiant d'une immunité), exclusivement à des fins de service public non commerciales.»

Il s'agit là d'une exemption de l'observation des règles substantielles posées en matière environnementale par le titre XII de la CNUDM s'appliquant aux navires

qui y sont énumérés et qui bénéficient de l'immunité qui leur est, par ailleurs, reconnue par articles 32, 58, 95 et 96 de cette Convention, dans le droit fil de la coutume internationale et de la Convention de Genève sur la haute mer conclue le 29 avril 1958 (cf. Dupuy et Vignes Traité du Nouveau Droit de la Mer p 746 et Bernard H. Oxman Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer Annuaire français de droit international Année 1982 Volume 28 p 818 et ss) .

Cette exemption qui accompagne l'immunité, dont l'existence est rappelée comme le démontre l'intitulé, a été introduite pour instaurer une complète protection de navires non considérés comme une source importante de pollution.

En tant que représentants de la souveraineté de l'État, en tant qu'instruments politiques et militaires de l'État, les navires de guerre posent des problèmes différents de ceux concernant les navires privés. Ils ont droit à des immunités, parfois inscrites dans des textes.

Le navire de guerre est, en effet, non seulement un navire public de l'Etat du pavillon mais aussi un représentant et plus encore une émanation de sa souveraineté et les éléments de protection dont il bénéficie, et qui sont considérables, (-inviolabilité, immunités juridictionnelles complètes en application des articles précitée de la CNUDM et exemption d'observation de certaines règles substantielles qui les accompagnent-), créent en sa faveur les conditions optimales d'accomplissement de sa mission de souveraineté . (Tribunal international du droit de la mer. ' 15 déc. 2012. ' aff. « Ara Libertad » Argentine c/ Ghana Journal du droit international Clunet n° 3, Juillet 2013, comm. 9).

Il en résulte, a contrario, que les navires d'Etat, autres que les navires de guerre et ceux qui leur sont assimilés par l'article 236, ne bénéficient ni de l'immunité accordée par la CNUDM à ces derniers bâtiments ni de l'exemption inscrite à cet article et qui en est le complément et qu'à plus forte raison, les navires de commerce, ne bénéficient pas d'une telle protection, et sont, par conséquent, tenus, en cas d'actes de pollution, d'en répondre, aussi bien au pénal qu'au civil, devant les juridictions compétentes pour en connaître, désignées selon les règles qui résultent de l'ordre juridique de l'Etat du pavillon et de l'ordre juridique des Etats côtiers dont l'application au litige est déterminée en tenant compte des engagements internationaux qui peuvent les lier .

Il s'agit là de la reprise d'une règle insérée dans la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 relative aux immunités des navires d'État qui considère très précisément que les navires d'État affectés à une activité commerciale sont assimilés aux navires privés et ne génèrent en conséquence aucune espèce d'immunités, qu'elles soient « de juridiction » ou « d'exécution » (art. 1er et 2) (voir Revue de droit des transports n° 3, Mars 2010, comm. 67), ce qui les prive de la possibilité de bénéficier de l'exemption prévue à l'article 236.

La CNUDM, qui a valeur de coutume, et le droit international coutumier consacrent ainsi une règle claire d'immunité pour les seuls navires de guerre et les navires qui leur sont assimilés et le fait que la Convention de 2004 n'ait pas pris effet pour la raison essentielle que de nombreux États ne l'ont pas ratifiée est sans emport dès lors qu'elle codifie une règle bien assise du droit international coutumier en privant d'immunité tant les navires d'Etat utilisés à des fins commerciales que les navires de commerce.

Il sera, ici, rappelé, à toutes fins, que la compétence des États à faire respecter les normes, à les sanctionner et à organiser la mise en 'uvre de la réparation civile pour se conformer aux articles 229 et 235 de la CNUDM fonctionne indépendamment de celui qui a commis l'infraction puisque cette Convention comme la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée tant par les Bahamas que par la France, visent, à propos de cette immunité, le seul navire mis en cause par l'événement, l'ensemble des intervenants à l'acte de transport effectué avec le navire étant par suite nécessairement concernés par ces Conventions et pouvant chercher à les invoquer, comme le fait ABS, qui se prévaut de la coutume internationale en visant la CNUDM dans ses écritures , cela pour revendiquer le bénéfice d'une telle immunité.

(cf.CJUE, 19 juillet 2008, Intertanko, C-308/06.CJUE et conclusions de Mme l'Avocat Général Kokott ; colloque de la Cour de cassation du 10 avril 2015 L'ordre juridique national en prise avec le droit européen et international : questions de souveraineté pages 27 et 28 et la jurisprudence citée relative aux intervenants à l'acte de transport).

Il importe peu que l'Etat des Bahamas n' ait ni signé ni ratifié la Convention du 2 décembre 2004 qui codifie une règle coutumière d'ores et déjà dégagée, dès lors que l'article 236 de la CNUDM, qui a une telle valeur et qui complète les articles 32, 58 ,95 et 96 de cette Convention, manifeste la volonté émise, en matière de pollution, par les nombreux Etats qui ont ratifié ce traité , dont les Bahamas et la France, de limiter les immunités de juridiction et leurs mesures annexes dans les étroites limites des activités relevant de la souveraineté des

Etats concernés.

Cela conduit à un renforcement de la légitimité de l'objectif de protection de l'environnement manifestement souhaitée par les Hautes Parties Contractantes qui ont entendu tout à la fois faciliter la répression en recourant notamment au droit pénal comme moyen de mise en 'uvre des obligations environnementales imposées par le droit international et permettre l'indemnisation rapide des victimes en s'adaptant à la particularité des délits de pollution maritime et aux conséquences environnementales et économiques catastrophiques du déversement de la cargaison d'un navire transportant plusieurs milliers de tonnes de substances polluantes.

En l'espèce, il n'est pas douteux qu'ABS est une société commerciale privée, de même qu'il n'est pas contesté que le litige concerne son éventuelle

responsabilité qui a pu être engagée , en tant qu'intervenant à l'acte de transport effectué par le navire de commerce le Prestige, à l'occasion du déversement de substances polluantes ayant engendré des dommages de pollution subis sur le territoire, dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ZEE) française, c'est-à-dire dans des eaux sur lesquelles la France exerce sa responsabilité en application de la CNUDM .

Or ce type de navire, qui ne bénéficie d'aucune immunité, est, comme il a déjà été indiqué, exclu du bénéfice de l'exemption posée par l'article 236 de la CNUDM et entre, en application de son article XI , dans le champ d'application de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite Convention CLC 69 /92 , contrairement aux navires de guerre et assimilés qui n'ont pas été considérés comme une source importante de pollution impliquant la mise en place d'une système spécifique d'indemnisation fondé sur une responsabilité objective en principe canalisée sur le propriétaire.

A cet égard, il est intéressant de relever, pour mieux asseoir cette démonstration, que selon ce même article XI ,et pour les navires appartenant à un État contractant et utilisé à des fins commerciales, et par là même non exclus du champ d'application de cette Convention , chaque État passible de « poursuites » devant les juridictions compétentes, doit renoncer à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain, une personne, au sens de la même convention (cf. article premier), se définissant comme toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.

ABS, qui invoque la coutume internationale en visant la CNUDM qui la prive pourtant du bénéfice tant de l'immunité que de l'exemption posée par l'article 236, ne saurait, au demeurant et sans contradiction, en solliciter le bénéfice en visant la coutume internationale.

Le raisonnement derrière lequel ABS entend, en dernier lieu , se retrancher pour soutenir qu'elle pourrait se prévaloir d'une immunité dans un litige de nature civile ignorée de cette Convention, va à l'encontre du développement considérable qu'a connu récemment le droit international de l'environnement.

Ce droit fait des dispositions du nouveau droit de la mer, que constitue la CNUDM, le droit cadre qui envisage, en son titre XII, tous les aspects de la préservation du milieu marin en cherchant, notamment, à faciliter la mise en 'uvre des obligations d'indemnisation dont l'organisation relève, en application de l'article 235 point 2 de cette Convention, de la compétence normative de l'Etat côtier, c'est-à-dire, au cas particulier, de la France dont les eaux et le territoire ont été atteints ,ce qui est à même de lui conférer juridiction civile tant dans sa mer territoriale (cf articles 28 et 192) que dans sa zone économique exclusive (cf article 56 et 192) sur les personnes physiques et morales impliquées dans le sinistre, cela afin de se conformer aux obligations

qui lui sont imparties par son article 194 .(cf. Dupuy et Vignes Traité du Nouveau Droit de la Mer p 1040 point 2).

L'article 236, qui limite le bénéfice de l'exemption qu'il institue aux seuls navires bénéficiant d'une immunité, vise donc nécessairement tant les poursuites pénales que les « poursuites civiles » engagées à la suite d'un déversement de substances polluantes, comme le démontre, au demeurant, notamment la teneur de la CLC 69 /92 à laquelle la CNUDM fait référence (cf. notamment article 237) et qui exclut, comme il a été précédemment indiqué, de son champ d'application les seuls navires bénéficiant d'une immunité, c'est-à-dire les navires de guerre et les autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État et par là même non considérés, dans leur globalité, comme une source importante de pollution maritime impliquant seule la mise en place d'une responsabilité objective.

Sur la notion de juridiction (dénommée « jurisdiction » dans la version anglaise du traité qui est l'équivalent de la compétence normative) cf. crim 15 novembre 2005 B296, Dailler et Pellet droit international public LGDJ 7ème édition n 685 P 1180 et les Conclusions de l'avocat général Darmon présentées devant la CJCE le 25 mai 1988 dans l'affaire C89/85 A. Ahlström Osakeyhtiö et autres n28 ; Pancraccio droit de la mer n° 227 p 179).

Sur la différence entre la juridiction (jurisdiction) pénale et la juridiction (jurisdiction) civile voir dans les Mélanges offerts à Daniel Vignes, l'article des Professeurs Joaquim Alcaide Alvarez et Eloy Ruiloba-Garcia (p 1 et ss) qui se livre à une étude de l'exercice de la juridiction pénale et de la juridiction civile des Etats dans la CNUDM.

Il sera, enfin, surabondamment, relevé que, dans le cadre de l'examen de la fin de non-recevoir, l'Etat français,

-après avoir rappelé que la société ABS dont il entend rechercher la responsabilité en France où le dommage a été subi, ce qui justifie l'application de la loi française , est une organisation privée qui établit et applique, lorsqu'elle se livre à son activité dite de classification, des normes et standards techniques concernant un projet de construction navale , la construction elle-même, puis l'inspection des navires (avant et après des réparations notamment), cela tout au long de la durée d'exploitation du navire, en intervenant donc à plusieurs stades de la chaîne du transport :

' prend soin, à plusieurs reprises et à toutes fins, de préciser que cette responsabilité est mise en cause par lui non pas pour la délivrance d'un certificat de navigabilité au nom de l'Etat des Bahamas, activité qui relèverait de son activité de certification, mais pour l'inexécution de ses obligations lors des visites techniques et des inspections périodiques (révélées défailtantes) effectuées exclusivement dans le cadre de son activité de classification

' puis précise qu'il entend se prévaloir des seuls manquements aux obligations découlant de la convention conclue entre ABS et le propriétaire du Prestige, en s'attachant à rappeler la teneur des « terms and conditions » qui les liaient,

' cela avant d'indiquer qu'il souhaite uniquement s'emparer des négligences dont ABS a fait preuve dans le cadre d'une telle activité et non pas dans l'activité de certification, en faisant valoir que les fautes ainsi commises ont contribué à la réalisation du sinistre en lien avec la rupture puis le naufrage du navire.

(voir notamment conclusions de l'Etat français pages 25,26 et 27 et se reporter à civ I 27 mars 2007 B132 3ème moyen et com 26 mars 2013 B 52 précisant, s'agissant d'une société de classification française s'étant notamment livrée à une mission de certification, les compétences respectives des juridictions judiciaire et administrative nationales, pour connaître de l'action en responsabilité dirigée contre une société qui exerce concomitamment plusieurs activités dont une activité de certification).

Il convient dès lors d'infirmer le jugement entrepris et d'ordonner la poursuite de la procédure en renvoyant l'affaire devant le juge de la mise en état du tribunal de grande instance de Bordeaux afin de permettre, dans le cadre d'une réouverture des débats, aux parties de conclure sur les exceptions de procédure et sur les demandes formées au fond.

L'équité ne commande pas l'application de l'article 700 du code de procédure civile. Les dépens sont mis à la charge des intimées.

PAR CES MOTIFS

INFIRME le jugement entrepris en ce qu'il a retenu qu'ABS bénéficiait d'une immunité de juridiction,

CONSTATE que les sociétés American Bureau Shipping, ABS G consulting, Inc. et ABS Group of Companies ne peuvent se prévaloir d'une immunité de juridiction devant les juridictions françaises,

Ordonne la poursuite de la procédure et renvoie à cet effet l'affaire devant le juge de la mise en état du tribunal de grande instance de Bordeaux afin de permettre, dans le cadre d'une réouverture des débats, aux parties de conclure sur les exceptions de procédure et sur les demandes formées au fond

Condamne les sociétés American Bureau Shipping, ABS G consulting, Inc. et ABS Group of Companies aux entiers dépens dont distraction au profit de la SCP Wickers Lasserre Maysounabe

Le présent arrêt a été signé par Michèle ESARTE, Président, et par Madame Irène CHAUVIRE, greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

Le Greffier, Le Président.