

6EME CHAMBRE CIVILE
IRRECEVALIDITE

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE BORDEAUX
6EME CHAMBRE CIVILE

JUGEMENT DU 19 Mars 2014

60C

RG n° 10/02421

Minute n°

AFFAIRE :

L'ETAT FRANCAIS DIRECTION
DES AFFAIRES JURIDIQUES

C/

Société AMERICAN BUREAU
SHIPPING, Société ABSG
CONSULTING INC, Société ABS
GROUP OF COMPANIES

Grosse Délivrée

le :

à Avocats : la SELARL CABINET
D'AVOCATS RONAN LE
MOIGNE
la SDE EXEME ACTION
l'Association HUGHES
HUBBARD AND REED LLP
la SCP UETTWILLER - GRELON
- GOUT - CANAT & ASSOCIES

COMPOSITION DU TRIBUNAL :

Lors des débats et du délibéré

Madame Sophie PETRIAT, Vice-Présidente, Présidente d'audience,
Magistrat rédacteur,
Madame Marie-Aude DEL BOCA, Juge, Assesseur,
Madame Valérie COLLET, Juge, Assesseur,

Greffier présent lors des débats et du prononcé : Mademoiselle Elisabeth
LAPORTE,

DEBATS:

A l'audience publique du 08 Janvier 2014, l'affaire a été mise en délibéré
au 05 Mars 2014 pour être prorogée ce jour,

JUGEMENT:

Contradictoire

En premier ressort
Par mise à disposition au greffe

DEMANDERESSE

L'ETAT FRANCAIS DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES

Bâtiment Condorcet
6 rue Louise Weiss - Télédoc 353
75703 PARIS CEDEX 13

représentée par Maître Daniel LASSERRE de la SDE EXEME ACTION,
avocats au barreau de BORDEAUX, Maître Bernard GRELON de la
SCP UETTWILLER - GRELON - GOUT - CANAT & ASSOCIES,
avocats au barreau de PARIS

DEFENDERESSES

Société AMERICAN BUREAU SHIPPING

16855 Northehase Drive
HOUSTON
77060 TEXAS (ETATS UNIS)

représentée par Maître Ronan LE MOIGNE de la SELARL CABINET D'AVOCATS RONAN LE MOIGNE, avocats au barreau de BORDEAUX, Maître Marc HENRY de l'Association HUGHES HUBBARD AND REED LLP, avocats au barreau de PARIS

Société ABSG CONSULTING INC

16855 Northehase Drive
HOUSTON
77060 TEXAS (ETATS UNIS)

représentée par Maître Ronan LE MOIGNE de la SELARL CABINET D'AVOCATS RONAN LE MOIGNE, avocats au barreau de BORDEAUX, Maître Marc HENRY de l'Association HUGHES HUBBARD AND REED LLP, avocats au barreau de PARIS

Société ABS GROUP OF COMPANIES

16855 Northehase Drive
HOUSTON
77060 TEXAS (ETATS UNIS)

représentée par Maître Ronan LE MOIGNE de la SELARL CABINET D'AVOCATS RONAN LE MOIGNE, avocats au barreau de BORDEAUX, Maître Marc HENRY de l'Association HUGHES HUBBARD AND REED LLP, avocats au barreau de PARIS

Exposé des faits et de la procédure

Le 19 novembre 2002, le pétrolier PRESTIGE s'est brisé en deux et a coulé au large de la Galice en Espagne. Il transportait 77 000 tonnes de fioul lourd ce qui a provoqué une pollution courant décembre 2002 jusqu'en décembre 2003 sur les côtes françaises, depuis la côte basque jusqu'à l'estuaire de la Gironde et de façon plus diffuse, jusqu'aux côtes de la Manche.

Par actes judiciaires et extra judiciaires délivrés conformément à la convention de LA HAYE du 15 novembre 1965, l'État français pris en la personne de l'Agent Judiciaire du Trésor représentant l'État a fait assigner le 26 février 2010 devant le tribunal de céans la société AMERICAN BUREAU SHIPPING, la société ABSG CONSULTING Inc., la société ABS GROUP OF COMPANIES, pour les voir, sous le bénéfice de l'exécution provisoire, condamner solidairement à payer à l'Agent Judiciaire du Trésor la somme de 67 500 905,92 euros à titre de dommages intérêts, la somme de 50 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux dépens. À l'appui de ses demandes, l'État français reproche à ces société de ne pas avoir détecté la défaillance structurelle importante du navire alors qu'elles avaient pour mission de vérifier la conformité des navires à la réglementation en vigueur en matière de sécurité des navires et avoir à permis la délivrance du certificat du pavillon d'enregistrement sans que soit établi que le navire respectait les normes de sécurité requises.

Les sociétés assignées sont toutes liées et leur activité est la classification et la certification des navires. Elles ont pour mission de veiller au respect des règles applicables à la conception, à la construction et à la maintenance des navires, d'évaluer la résistance de la structure des navires ainsi que la viabilité de leur machine. La classification des navires est établie une fois que les experts de la société ont approuvé les plans du navire puis ont effectué une visite du navire. Ces sociétés ont donc des missions de classification de contrôle et de certification.

Le PRESTIGE a été conçu et construit selon les normes ABS de 1973. Il a subi les contrôles et inspections périodiques prévues par les normes ABS pour assurer sa classification et son maintien dans sa classe. La dernière visite, avant son naufrage, avait été effectuée courant mai 2002 et les certifications avaient été délivrées le 25 mai 2002.

Une procédure d'instruction avait été suivie par un juge d'instruction du tribunal de CORCUBION en Espagne, étant précisé qu'une information judiciaire contre X du chef de pollution des eaux territoriales par imprudence, négligence ou inobservation des lois, requises par le Procureur de la République de BREST, avait été transmise dans son intégralité au juge d'instruction de CORCUBION suite à une décision du collège EUROJUST. Le juge d'instruction espagnol avait désigné un expert pour déterminer les causes de responsabilité possible des différents intervenants dans le naufrage du PRESTIGE, l'expert ayant déposé son rapport le 28 octobre 2008. L'affaire a été renvoyée devant le tribunal correctionnel espagnol suite à la clôture de l'instruction suivie au tribunal de CORCUBION .

Par ailleurs, il y a lieu de mentionner que par acte du 10 novembre 2005, l'État français a assigné devant le Tribunal de Grande Instance de Bordeaux le groupe MARE SHIPPING INC., société de droit libérien propriétaire du navire, le LONDON SHIPP MUTUAL INSURANCE, assureur du navire et le FIPOL pour obtenir, suite au naufrage du PRESTIGE et à la pollution qui en a suivi, paiement de la somme de 67 500 905,92 euros à titre de dommages intérêts Cette procédure qui a fait l'objet d'un sursis à statuer, est toujours pendante.

Dans la présente procédure, le juge de la mise en état, saisi par les trois sociétés défenderesses a dit, par ordonnance du 25 octobre 2011, que l'immunité de juridiction invoquée par les sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc., et ABS GROUP OF COMPANIES constituait une fin de non-recevoir de la seule compétence de la formation de jugement sur le fond du présent tribunal, a sursis à statuer sur les demandes des trois sociétés aux fins de sursis à statuer dans l'attente de l'issue de la procédure pénale devant le Tribunal de Grande Instance de Brest, de la procédure pénale et civile devant le tribunal espagnol de CORCUBION et aux fins d'application de la règle « electa una via » jusqu'à la décision du tribunal sur la question de l'immunité de juridiction, réservé les dépens et les demandes faites en application de l'article 700 du code de procédure civile pour être joints au fond.

Le tribunal a donc à statuer sur la fin de non-recevoir d'immunité de juridiction soulevée par les défenderesses.

Par conclusions récapitulatives notifiées par voie électronique le 25 juin 2013, les sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES rappellent les principes juridiques applicables à la coutume internationale de l'immunité de juridiction qui relève en France de la seule jurisprudence et qui, depuis l'arrêt Société Levent Express du 25 février 1969, accorde le bénéfice de l'immunité de juridiction à des entités autres que les instances gouvernementales ou administratives, en ce compris des sociétés privées dès lors que d'une part, elles agissent "pour l'ordre ou pour le compte" d'un État étranger et que d'autre part, les actes accomplis sont des actes de puissance publique ou qu'ils sont accomplis dans l'intérêt d'un service public. Elles soutiennent que les sociétés de classification peuvent, en droit français, invoquer l'immunité de juridiction pour leur activité de certification et de classification expliquant que la classification est intimement liée à l'activité de certification relevant de la souveraineté des états signataires, des conventions internationales et notamment de la convention SOLAS. Enfin, elles soulignent que les écritures de l'État français démontrent l'étroite imbrication et l'interdépendance des activités de certification et de classification et ainsi, combien la distinction des deux activités s'avère en pratique impossible du fait de leur indivisibilité .

Les sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES demandent donc bénéfice de l'immunité de juridiction et le débouté de l'État français de l'ensemble de ses demandes ; à titre subsidiaire, s'il était considéré que les sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES ne bénéficient pas de l'immunité de juridiction, de renvoyer l'affaire devant le juge de la mise en état afin qu'il statue sur les exceptions de procédure; en tout état de cause, elles demandent la condamnation de l'État français aux entiers dépens ainsi qu'au paiement in solidum aux sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES de la somme de 10 000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Par dernières conclusions déposées au greffe le 14 mars 2013, l'État français pris en la personne de l'Agent Judiciaire de l'État soutient que les sociétés défenderesses ne constituent pas une émanation de l'État des Bahamas et ne participent pas à l'exercice de la souveraineté de l'État des Bahamas et qu'ainsi, elles doivent être déboutées leurs demandes visant à bénéficier d'une immunité de juridiction. En effet, il soutient que pour bénéficier de l'immunité de juridiction, il faut que l'entité en cause constitue véritablement une émanation de l'État et que

l'acte en cause participe par sa nature et également par sa finalité à l'exercice de la souveraineté de cet état ; or ces conditions ne sont pas réunies par les trois sociétés en cause dont on ne peut dire qu'elles sont l'émanation de l'état Bahaméen puisque que ces trois sociétés sont indépendantes de cet état dans leur organisation, leur fonctionnement et leur patrimoine et qu'en outre, les activités de classification des sociétés de classification ne participent ni par leur nature, ni par leur finalité à l'exercice de la souveraineté de l'État des Bahamas et constituent des activités purement privées qui doivent ainsi échapper à l'immunité de juridiction. Il indique que dans le contexte actuel, l'immunité de juridiction s'applique aux certificats SOLAS et de ligne de charge obligatoires mais elle ne couvre pas les sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES pour la délivrance du certificat de classification, un document qui n'est nécessaire qu' à des fins purement privées. L'État français soutient en effet que l'absence d'immunité pour les sociétés de classification est conforme à la jurisprudence récente et aux textes européens les plus récents en la matière comme la directive européenne du 23 avril 2009 établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection des navires qui indique notamment dans son considérant 16 que lorsqu'un organisme agréé délivre des certificats requis au nom de l'administration, il doit bénéficier d'une protection juridictionnelle mais à l'exclusion de l'immunité qui est une prérogative que seuls les états membres peuvent invoquer en tant que le droit souverain indissociable qui ne peut donc être délégué. Or les fautes commises par ABS telles que précisées dans le rapport d'expertise du 21 octobre 2008 établi dans le cadre de la procédure pénale espagnole, relèvent de son activité de classification pour laquelle elle ne peut valablement bénéficier d'une immunité de juridiction.

En conséquence, l'État français demande le débouté des trois sociétés défenderesses , de voir ordonner la poursuite de la procédure outre leur condamnation solidaire au paiement de 10 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 3 décembre 2013, l'affaire a été fixée à l'audience du 8 janvier 2014 à laquelle elle a été retenue puis mise en délibéré par mise à disposition au greffe au 5 mars 2014 puis prorogée à la date de ce jour.

Motifs de la décision

Il convient de rappeler que les immunités de juridiction et d'exécution protègent les états souverains contre les jugements émanant des organes juridictionnels de leurs pairs de sorte que le pouvoir de juridiction d'un État ne mette pas en cause la souveraineté d'un état étranger. Il s'agit d'une coutume internationale qui relève de la loi dans certains pays et dans d'autres pays de la seule jurisprudence ce qui est le cas en France.

La jurisprudence française a dégagé les critères suivants pour que soit retenue l'immunité de juridiction : il est nécessaire que les états étrangers ou les organismes agissants pour l'ordre ou pour leur compte établissent que l'acte qui donne lieu au litige constitue un acte de puissance publique ou a été accompli dans l'intérêt d'un service public (Cass ,1^{ère} civ. 25 février 1969).

Il en ressort en premier lieu qu'il n'est pas nécessaire que l'auteur des actes en cause soit un État ou une émanation de l'État, c'est-à-dire une instance gouvernementale ou administrative mais qu'il peut s'agir de sociétés privées à condition qu'elles aient agi pour l'ordre ou pour le compte d'un État étranger et que les actes en cause soient des actes de puissance publique ce qui sera le cas quand un État aura délégué à une société privée son pouvoir de puissance publique ou que les actes en cause soient accomplis dans l'intérêt d'un service public. (Cass, 1^{ère} civ. 19 mai 1976). On ne peut déduire que la cour de cassation soit revenue sur ce principe dans les arrêts du 20 juin 2003, 9 mars 2011, 19 janvier 2010 car les entités concernées dans chacun de ces arrêts étaient l'État étranger lui-même pour les deux premiers arrêts, un premier ministre et un ministre des forces armées pour le dernier arrêt cité. Contrairement à ce que soutient l'État français(II-1 de ses conclusions), on ne peut tirer argument de l'arrêt de la chambre criminelle de la Cour de Cassation du 23 novembre 2004, rendu dans l'affaire Érika qui a simplement constaté que la MALTA MARITIME AUTHORITY était une émanation de l'État de Malte exerçant sous le contrôle étroit du ministre de tutelle et cet arrêt n'exclut pas du bénéfice de l'immunité de juridiction les sociétés privées non créées par une décision étatique. Il en est de même pour l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris le 31 janvier 2013 dans lequel la cour a simplement recherché si l'entité concernée, en l'espèce la Russian Satellite Communications Company qui revendiquait être une émanation de l'État étranger, en l'espèce, l'État russe était bien une émanation de cet État. De même, dans un autre arrêt du 25 septembre 2012 également rendu dans l'affaire Erika, la Cour de Cassation n'a pas censuré l'arrêt de la cour d'appel de Paris rendue le 30 mars 2010 qui avait considéré que la société Rina habilitée par l'État de Malte à délivrer des certificats statutaires des navires était investie d'une prérogative de puissance publique et devait bénéficier de l'immunité de juridiction pour ces délivrances mais avait considéré que cette société de droit italien avait renoncé à l'immunité en ne l'ayant pas invoqué dès le stade de l'instruction. En effet, la Cour de Cassation a considéré que la société Rina avait renoncé à se prévaloir de l'immunité ce qui impliquait nécessairement qu'elle en bénéficiait.

Il ressort de ces éléments qu'une société privée ayant agi pour ordre ou pour le compte d'un état étranger et à condition que soit établie le critère finaliste qui va être développé ci-après, peut bénéficier de l'immunité de juridiction.

Les sociétés défenderesses soutiennent que le critère finaliste vise deux hypothèses alternatives et non cumulatives comme le soutient l'État français. En effet, ABS soutient qu'une société privée peut bénéficier de l'immunité de juridiction à condition que l'acte qui donne lieu au litige constitue un acte de puissance publique ou a été accompli dans l'intérêt d'un service public alors que l'État français soutient au contraire qu'il est nécessaire que l'acte en cause participe par sa nature et également par sa finalité à l'exercice de la souveraineté de l'État sur l'ordre ou pour le compte duquel l'entité invoquant l'immunité a agi.

Pour comprendre l'intérêt de ce débat, il convient de se pencher sur le rôle des sociétés de classification et certification des navires et plus particulièrement sur l'activité des sociétés ABS, sociétés de droit américain.

Les sociétés de classification ont été créées pour répondre au besoin de vitesse et de sécurité du commerce maritime, les sociétés de commerce maritime et ayant besoin de s'assurer de la qualité des navires qu'elles utilisaient. C'est ainsi que des sociétés se sont créées pour contrôler les navires en vertu de contrats passés avec les armateurs, la procédure de classification permettant de déterminer le degré de confiance qu'on pouvait accorder aux navires concernés

quant à leur construction, leur état mécanique et leur entretien. Puis ces sociétés ont été utilisées par les assureurs maritimes qui exigeaient la classification d'un navire, cette classification attestant du respect des normes élaborées par les sociétés de classification. Par la suite les états chargés par nature de veiller à l'intérêt général et donc à la sécurité maritime, ont chargé ces organismes de tâches d'inspection et de visite des navires au nom de leurs administrations. Puis les organisations internationales, notamment l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont élaboré des règles pour prévenir les risques et notamment les accidents maritimes. C'est ainsi qu' a été créé le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation de navires et la prévention de pollution (code ISM) adoptée en 1993 qui a incorporé la convention SOLAS, traité international visant à définir différentes règles relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires. Puis d'autres conventions sont intervenues notamment la convention 1966 sur les lignes de charge, étant précisé que ces conventions autorisent l'État du pavillon à déléguer à des organismes reconnus le pouvoir de délivrance de certificats attestant la conformité du navire contrôlé aux dispositions des dites conventions. C'est ainsi que de nombreux pays ont recours à cette possibilité et autorisent les principales sociétés de classification à effectuer des contrôles statutaires en leur nom et à émettre les certificats correspondants.

Il est constant que la société ABS, société fondée en 1862 et reconnue dans le secteur maritime, étant observé que 100 pays ont recours à ses services, exerce différentes activités :

- elle élabore des normes en matière de conception, de techniques et de sécurité des navires et continue d'élaborer des normes puisque qu'elle a un programme de recherche technologique en ce domaine ;

- elle procède à la classification des navires sur la base de ces normes, et au regard d'exams techniques, audits et visites prescrits par les conventions internationales et par les lois et règlements nationaux;

- elle procède à des visites périodiques des navires pour vérifier s'ils doivent être maintenues ou non dans leurs classes tant au regard des règles applicables à leurs classe et conformément au Règlement(normes établies par ABS) ;

- elle inspecte au cours de la vie des navires les dommages, réparations et modifications;

- elle procède, pour le compte d'États qui lui délèguent leurs obligations réglementaires à des inspections et à la délivrance de certificats, et ce en application de différentes conventions et codes maritimes nationaux et internationaux telles les conventions sur les lignes de charge, la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas), le jaugeage ou la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) :

- pour les certificats de conformité aux normes de la convention SOLAS, elle peut être amenée à délivrer des certificats de sécurité de construction, de sécurité du matériel d'armement, de sécurité radio, de sécurité pour navires à passagers et si l'État du pavillon l'autorise, elle peut effectuer l'examen des documents et audits à terre et à bord afin de vérifier si le système de gestion de la sécurité est conforme au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution ou au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ;

- pour les certificats de conformité aux normes de la convention MARPOL, elle peut délivrer des certificats internationaux de prévention de la pollution par les hydrocarbures, des certificats d'aptitude au transport de gaz liquéfié en vrac, des certificats d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ;

- pour les administrations maritimes d'un État, les certificats de franc bord qui atteste qu'un navire est capable de transporter sa cargaison dans de bonnes conditions de stabilité ;

- elle peut aussi émettre des certificats de jauge nationaux et internationaux et aussi des certificats spéciaux de jauge de Panama, de Suez.

Il ressort de la pièce n° 3 de la société ABS que celle-ci avait de la part de l'État Bahaméen de très nombreuses délégations pour contrôler les différents éléments des navires que ce soit leur structure, leurs équipements, leur tonnage, leur cargaison. Le document intitulé "État du pétrolier PRESTIGE" figurant pièce n° 2 de l'état français et les pièces n°7 à 9 de la société ABS montrent que ce pétrolier a été construit en 1976, que les visites de classification comportent la visite annuelle de la coque, des machines, de l'automatisation et du système gaz inerte, des chaudières, l'inspection dommages/réparations, le contrôle des épaisseurs et que les visites statutaires comportent l'inspection annuelle pour le renouvellement des certificats Load Line (lignes de charge), radio, équipement sécurité, construction, IOPP (International Oil Pollution -conformité des équipements de lutte contre la pollution), visites SOLAS (équipements de sauvetage) avec exigence du certificat de classe avant accréditation SOLAS- SLC, inspection et tests d'appareils, ces visites étant effectuées par les mêmes inspecteurs et portant sur les mêmes éléments, la classification et la délivrance de certificats ayant pour but de préserver la sécurité en mer des personnes et des biens, de protéger l'environnement par le biais de l'élaboration et de vérification de règles et normes en matière de conception, de construction et de maintenance opérationnelle des navires et en offrant un service de classification fiable.

L'État français soutient que les fautes commises par ABS relèvent de son activité de classification qui est une activité privée n'entraînant pas la prérogative de souveraineté et qu'en conséquence, la société ABS ne peut valablement bénéficier d'une immunité de juridiction.

Or il résulte de ce qui précède que les activités de classification et les activités déléguées par l'État bahaméen portant sur le contrôle et la certification des navires ou de certains éléments relatifs aux navires, constituent en réalité une même activité ou à tout le moins, des activités extrêmement liées puisque que relevant toutes deux du contrôle de l'état des navires pour éviter que des navires dangereux pour les personnes, les biens et l'environnement naviguent et que notamment le certificat SOLAS ne peut être délivré si la classification de la coque et des machines n'a pas été effectuée(cf pièce 9 de la sté ABS). Il convient d'ailleurs d'observer que les visites de classification et contrôle sont faites par les mêmes inspecteurs et dans le même trait de temps. Dans le premier cas, elles sont destinées à l'usage et à la gestion des navires par les sociétés privées (propriétaires de navires, armateurs, transporteurs, assureurs), dans le second cas, au contrôle par les états de l'activité maritime, les visites de classification pouvant même dans certains cas de certification être un préalable officiellement exigé avant certification.

C'est le sens de la décision de la cour d'appel de Paris en date du 30 mars 2010 qui indique que compte tenu des liens étroits entre les activités de certification et les activités de classification, ces dernières contribuent à assurer une activité de service public à savoir à améliorer la sécurité de la navigation. Cette solution est parfaitement cohérente et s'applique parfaitement à la cause dans la mesure où il ressort de l'analyse des activités de la société ABS que la distinction des activités de classement et de certification est en pratique impossible car les deux activités ont un caractère indivisible, les activités de classification et les activités de certification procédant des activités de contrôle des navires qui après ses opérations de contrôle se voient maintenir dans leur classe ou non et voient délivrer ou non les certificats destinés à l'état requérant.

Il convient aussi de relever que l'Etat français ne saurait se prévaloir de la directive européenne du 23 avril 2009 en ce que cette directive règle les relations des états européens entre eux. Les différentes jurisprudences qu'il cite à l'appui de sa demande, ne montrent pas, contrairement à ses affirmations, que du fait de leurs activités de classification, les sociétés en cause seraient exclues du bénéfice de l'immunité de juridiction. En revanche, il appartient au tribunal de vérifier que les sociétés en cause ont agi pour l'ordre ou pour le compte d'un état étranger et que les actes qui donne lieu au litige constituent des actes de puissance publique ou ont été accompli dans l'intérêt d'un service public.

Or il résulte de ce qui précède que les sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES ont :

- agi pour l'ordre ou le compte de l'état bahaméen en recevant délégation pour effectuer son activité de certification des navires immatriculés aux Bahamas et notamment en ce qui concerne la certification au regard de la convention SOLAS qui exige que les navires soient conçus ,construits et entretenus conformément aux prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique d'une société de classification

- accomplis des actes de puissances publiques ou dans l'intérêt d'un service public en délivrant des certificats statutaires "Cargo Ship Safety Construction Certificate" conformément à la convention SOLAS délivrés après les visites de GUANGZHOU en 2001 et de DUBAÏ en 2002 qui ne pouvaient être délivrés tant que les visites de classification n'avaient pas été faites, actes qui ne sont pas de simple gestion puisque la délivrance de ce certificat conditionne le fait que le navire puisse naviguer.

En conséquence il apparaît que les sociétés en cause remplissent toutes les conditions pour bénéficier de l'immunité de juridiction et que l'État français est irrecevable dans ses demandes

Il serait inéquitable de laisser à la charge des sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES les frais irrépétibles il y a convient de leur allouer la somme de 8 000 € sur le fondement de l'article 700 du C PC.

En application de l'article 696 du Code civil, il y a lieu de condamner l'État français aux dépens.

Par ces motifs,

Le Tribunal, après en avoir délibéré, statuant publiquement par décision mise à disposition au Greffe, les parties informées selon les modalités de l'article 450 alinéa 2 du Code de Procédure Civile, en premier ressort et contradictoirement

DIT que l'Etat français est irrecevable dans ses demandes à l'encontre des sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES qui bénéficient de l'immunité de juridiction.

CONDAMNE l'Etat français à payer aux sociétés AMERICAN BUREAU SHIPPING, ABSG CONSULTING Inc. et ABS GROUP OF COMPANIES la somme de 8 000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

CONDAMNE l'Etat français aux entiers dépens.

Ainsi fait et jugé les an, mois et jour susdits.

Le jugement a été signé par S. PETRIAT, Président, et la greffière présente.

LA GREFFIERE

LE PRESIDENT