

République Française

Au nom du Peuple Français

COUR D'APPEL DE DOUAI

CHAMBRE 2 SECTION 2

ARRÊT DU 14/06/2018

N° de MINUTE : 18/

N° RG : 14/06516

Jugement n° [...] rendu le 17 septembre 2014 par le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer

Ordonnance RG 14/6516 rendue le 6 octobre 2016 par la cour d'appel de Douai

APPELANTES

Société PERFORADORA CENTRAL SA DE CV agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances Lloyds AUW 609 ATRIUM UNDERWRITERS LTD agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances Lloyds XL 1209 XL LONDON MARKET LTD agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances Lloyds RTH 1414 ASCOT UNDERWRITING LTD agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances Lloyds AEX 1225 AEGIS MANAGING AGENCY LTD agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances Lloyds MAP 2791 MANAGING AGENCY PARTNERS LTD agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances XL SPECIALITY INSURANCE agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances MUTUAL MARINE OFFICE agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances AMERICAN OFFSHORE agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances COMMONWEALTH INSURANCE agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Société INTERNATIONAL INSURANCE COMPANY HANNOVER agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Société CATLIN UNDERWRITING AGENCIES LTD, venant aux droits de Lloyds WEL 2020 WELLINGTON UNDERWRITING agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Compagnie d'assurances Lloyds HIS 33 HISCOX agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social

[...]

Compagnie d'assurances Lloyds KLN 510 R J KLIN & CO. LTD agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

représentées par Me Loïc P... , membre de la SELARL Lexavoue Amiens Douai, avocat au barreau de Douai, constituée aux lieu et place de Me Virginie X..., avocat au barreau de Douai

assistées de Me Béatrice Y..., de la SELARL Y... et associés, avocat au barreau de Marseille

INTERVENANTES VOLONTAIRES

Société NY GÉNÉRAL & MARINE INSURANCE agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Société PROSIGHT SPECIALITY MANAGEMENT COMPANY agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux, domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

représentées par Me Loïc P... , membre de la SELARL Lexavoue Amiens Douai, avocat au barreau de Douai, constituée aux lieu et place de Me Virginie X..., avocat au barreau de Douai

assistées de Me Béatrice Y..., de la SELARL Y... et associés, avocat au barreau de Marseille

INTIMÉS

Société MARITIME DE ECOLOGIA (MARESCA), société de droit étranger, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Société BOURBON SHIPS, société de droit étranger, prise en la personne des ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

Société BOURBON OFFSHORE NORWAY, société de droit étranger, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

SAS BOURBON OFFSHORE MARSEILLE, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

ayant son siège social [...]

représentées par Me Sylvie B..., avocat au barreau de Douai, constituée aux lieu et place de Me Roger C..., avocat au barreau de Douai, substituée à l'audience par MeMarie-Hélène D..., avocat au barreau de Douai

assistées de Me Gildas E... et Me Q... , Cabinet Clyde & Co, avocats au barreau de Paris

M. le Capitaine du Navire 'Bourbon Entreprise' ès qualités de représentant de l'armateur du navire 'Bourbon Entreprise'

ordonnance de désistement d'appel à son égard rendu le 12 janvier 2015

SA Bourdon agissant poursuites et diligences de ses représentants légaux domiciliés [...] ordonnance de désistement d'appel à son égard rendu le 23 avril 2015

DÉBATS à l'audience publique du 30 novembre 2017 après rapport oral de l'affaire par Marie-Laure F...

Les parties ont été avisées à l'issue des débats que l'arrêt serait prononcé par sa mise à disposition au greffe.

GREFFIER LORS DES DÉBATS : Valérie Roelofs

COMPOSITION DE LA COUR LORS DU DÉLIBÉRÉ

Marie-Laure F..., président de chambre

Nadia Cordier, conseiller

Isabelle Roques, conseiller

ARRÊT CONTRADICTOIRE prononcé publiquement par mise à disposition au greffe le 14 juin 2018 après prorogation du délibéré initialement prévu le 1^{er} mars 2018 (date indiquée à l'issue des débats) et signé par Marie-Laure F..., président et Valérie Roelofs, greffier, auquel la minute a été remise par le magistrat signataire.

ORDONNANCE DE CLÔTURE DU : 22 novembre 2017

Le 18 juin 2005 en baie de Campêche dans le golfe du Mexique, le navire ravitailleur 'DON RODRIGO', propriété de la société de droit mexicain Perforadora Central SA DE CV (ci-après Perforadora) qui en était aussi l'armateur, a été détruit partiellement par un incendie. Celui-ci a fait suite à une explosion survenue à bord alors qu'il faisait route depuis une heure et vingt cinq minutes vers le port mexicain de Dos Bocas et deux heures après la fin de l'embarquement dans ses cuves de déchets de lavage de la tête d'un puit de pétrole appartenant à la société mexicaine d'Etat Pemex Exploracion y Produccion (PEP ou Pemex), déchets pompés à bord par le navire 'Bourbon Opale' auprès duquel il s'était mis à couple.

Perforadora, estimant engagée la responsabilité du navire 'Bourbon Opale' dans ce sinistre a, avec ses assureurs, diligenté en 2007 une action en justice devant le tribunal de Houston, au Texas (USA), lequel s'est déclaré territorialement incompétent par jugement en date du 10 février 2009.

Suivant ordonnance sur requête du président du tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer en date du 4 février 2010, Perforadora et ses assureurs ont procédé à une saisie conservatoire du navire 'Bourbon entreprise', propriété de la société 'Bourbon entreprise SNC', alors amarré à quai à Boulogne-sur-Mer. Cette ordonnance a été rétractée, le 8 février 2010, par une ordonnance qui a été confirmée par un arrêt de la cour d'appel de Douai du 15 mars 2012.

Dans le mois de la saisie-conservatoire, Perforadora et les « compagnies d'assurance » International Insurance Company Hannover, Commonwealth Insurance, Mutual Marine office, XL Speciality Insurance, American offshore , et les Lloyds (Lloyds Wel 2020, Lloyds HIS 33, Lloyds KLN 510, Lloyds AUW 609, Lloyds XL 1209, Lloyds RTH 1414, Lloyds AES 1225, Lloyds MAP 2791) ont fait assigner au fond devant le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer la société de droit mexicain Maritima de Ecologia SAde CIV (ci-après Maresca), affréteur du navire 'Bourbon Opale' ainsi que la société Bourbon Ships AS, cette dernière société de droit norvégien propriétaire du navire 'Bourbon Opale', la société de droit norvégien Bourbon Offshore Norway ('gérant' du navire), Bourbon Offshore Marseille, société mère (ci-après les sociétés Bourbon), M.le capitaine du navire 'Bourbon entreprise' en sa qualité de représentant de l'armateur du navire 'Bourbon Entreprise' et la SA Bourbon aux fins d'obtenir leur condamnation au paiement de la somme de 3 960 000 USD au profit des assureurs et de celle de 2 000 000 euros au profit de Perforadora Central.

Par un jugement du 12 septembre 2012, le tribunal de commerce a constaté l'accord réciproque et non équivoque des parties pour retenir la compétence de cette juridiction en qualité de 'forum conveniens'.

Suivant jugement en date du 17 septembre 2014, le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer a :

- rejeté l'exception de nullité de l'assignation ;
- déclaré irrecevables pour défaut de qualité à agir, en l'état des pièces produites, les compagnies d'assurance « International Insurance Company Hannover », LIRMA et « Mutual Marine Offshore»;
- déclaré irrecevables pour défaut de qualité à agir, en l'état des pièces produites, les autres compagnies d'assurance et le Lloyds ;
- débouté Perforadora de ses demandes fondées sur la Convention de Bruxelles du 28 septembre 2010 en matière d'abordage ;
- débouté Perforadora de ses demandes à l'encontre de « Bourbon Offshore SAS » sur le fondement de la responsabilité extra-contractuelle ;
- dit n'y avoir lieu à exécution provisoire ;
- condamné les demanderesses solidairement au paiement de 2 000 euros au capitaine du «Bourbon entreprise » et à la SA « Bourbon » en application de l'article 700 du code de procédure civile ;
- condamné les demanderesses solidairement au paiement global de 30 000 euros au profit des défendeurs en application de l'article 700 du code de procédure civile.

Selon une déclaration du 27 octobre 2014, la société Perforadora , les compagnies d'assurance Lloyds Wel 2020, Lloyds HIS 33, Lloyds KLN 510, Lloyds AUW 609, Lloyds XL 1209, Lloyds RTH 1414, Lloyds AES 1225, Lloyds MAP 2791 (ci-après les Lloyds), les compagnies d'assurance XL Specialty Insurance, Mutual Marine Office, American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover. ont interjeté appel de ce jugement.

Sont intervenues à l'instance, la société NY General & Marine Insurance New Jersey et la société Prosight Specialty Management Company, New Jersey (Etats-Unis) (anciennement dénommée Mutual Marine Office). Ces sociétés d'assurance seront dénommées ci-après «les autres assureurs».

Les 12 janvier et 23 avril 2015, le conseiller de la mise en état a rendu des ordonnances constatant le désistement partiel d'appel et l'extinction d'instance à l'égard du 'capitaine du navire Bourbon entreprise' et de la SA Bourbon.

Le conseiller de la mise en état a été saisi d'un incident par des conclusions de la société Maresca et des trois sociétés Bourbon en date du 20 janvier 2016 en nullité de la déclaration d'appel.

Par ordonnance du 6 octobre 2016, le conseiller de la mise en état a :

- rejeté l'exception de nullité soulevée par les intimées à l'égard de la déclaration d'appel;
- rejeté les demandes formées en application de l'article 700 du code de procédure civile;
- dit que le sort des dépens afférents au présent incident suivra celui des dépens d'appel.

Par conclusions en date du 20 octobre 2016, la société Maresca et les sociétés Bourbon ont déféré cette ordonnance à la cour.

Par arrêt du 27 avril 2017, la cour a infirmé l'ordonnance déferée en ce qu'elle a rejeté l'exception de nullité soulevée par les intimées à l'égard de la société Catlin Underwriting Agencies LTD et statuant à nouveau de ce chef, a déclaré la société Catlin Underwriting Agencies LTD irrecevable à interjeter appel du jugement rendu par le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer le 17 septembre 2014, confirmant l'ordonnance déferée pour le surplus.

Par des conclusions notifiées par le RPVA le 22 novembre 2017, la société Perforadora, les Lloyds, la société Catlin Underwriting Agencies LTD, les compagnies d'assurance XL Specialty Insurance, Mutual Marine Office, American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover ainsi que les autres assureurs (intervenants volontaires) (ci-après les appelantes) prient la cour de :

- Rejeter l'exception de nullité partielle de l'assignation du 5 février 2010 et de la déclaration d'appel formulée par les intimés au titre de leur appel incident ;
- Réformer le jugement entrepris ;
- Dire et juger recevable l'intervention en appel de la compagnie d'assurance N.Y. Marine and General Insurance Company ;
- Dire et juger que la société « International Insurance Company Hannover » a qualité à agir ;
- Dire et juger que toutes les compagnies d'assurance appelantes ont intérêt à agir et par conséquent, déclarer recevables toutes leurs demandes.

Sur le fond,

Constater l'aveu judiciaire des intimées tel que résultant de leur pièce n°26 page 28, admettant une opération de traitement triphasique à bord du navire Bourbon Opale ;

Faire application des dispositions de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'Abordage et des règles de réparation qui en découlent ;

A titre subsidiaire, si la cour considérait qu'aucune violation des règlements n'a eu lieu, faire application de l'article 3 de la convention eu égard à la faute commise ;

Dire et juger que le montant du préjudice indemnisé par les Assureurs corps de Perferodora consécutivement à l'explosion s'élève à la somme de 3.964.000 US dollars;

Déclarer responsables in solidum les intimés de la perte totale du Navire « DON RODRIGO» survenu du fait du Navire Bourbon Opale ;

1 ' Sur l'indemnité d'assurance

Condamner en conséquence les intimés in solidum au paiement de la somme en principal de 3.964.000 US dollars ou sa contre valeur en Euros au cours du jour du règlement, augmentée des intérêts de retard au taux légal depuis la survenance de l'événement, avec anatocisme par année, en faveur des compagnies d'assurances régulièrement subrogées ;

2 ' Sur la perte d'exploitation

Condamner les intimés, in solidum, au paiement de la somme de 1.542.281 US dollars (ou sa contre valeur en euros au jour du règlement), sauf à parfaire, en réparation du préjudice d'exploitation subi par la Société Perferodora au cours de la période d'immobilisation du Navire « DON RODRIGO », augmentée des intérêts de retard au taux légal depuis la survenance de l'événement, avec anatocisme par année ;

A titre très subsidiaire, si par extraordinaire la cour estimait ne pas devoir faire application du régime juridique de

l'abordage à l'égard de la Société de droit français Bourbon Off Shore SAS, faire application des dispositions des articles 1382, 1384 et 1386 -1 du Code Civil ;

En tout état de cause,

Prononcer la condamnation in solidum des intimés au paiement de la somme de 3.964.000 US Dollars en faveur des assureurs régulièrement subrogés, ainsi qu'au paiement de la somme de 1.542.281 USD (ou sa contre valeur eu euros), au profit de la Compagnie Perforadora, sauf à parfaire, au titre de la perte d'exploitation, avec intérêts de retard au taux légal à compter de l'acte introductif d'instance et avec anatocisme par année ;

Débouter les intimés de toutes leurs demandes, fins et conclusions ;

Condamner les intimés, sous même solidarité, au paiement d'une somme de 50.000 € au titre de l'article 700 du CPC ;

Débouter les intimés de toutes leurs demandes, exception, fins et conclusions formulées à l'appui de leur appel incident, et notamment, de leur demande subsidiaire de limitation de responsabilité en application de l'article 4 de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes en raison de la nature inexcusable et téméraire des fautes commises.

Par des conclusions notifiées sur le RPVA le 21 novembre 2017, la société Maresca et des trois sociétés Bourbon demande à la cour d'infirmier partiellement le jugement déféré et ce faisant de :

- dire et juger nulles l'assignation et la déclaration d'appel au nom des Lloyds pour défaut de capacité à agir et l'absence d'indication du mandataire en France des Lloyds et à titre subsidiaire, nulles l'assignation et la déclaration d'appel au nom de Catlin underwriting Limited en raison de son inexistence.

- Confirmer le jugement déféré en ce qu'il a déclaré irrecevables, pour défaut d'intérêt à agir, les demandes formées par les compagnies d'assurance American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover et les Lloyds, Catlin Underwriting Agencies Ltd, Mutual Marine Office et XL Specialty Insurance.

A titre subsidiaire, de déclarer irrecevables pour défaut de qualité à agir les demandes formées au nom de International Insurance Company Hannover ;

- de dire prescrites les demandes formées par l'intervenante volontaire NY General & Marine Insurance ;

Au fond,

de confirmer le jugement déféré en ce qu'il a jugé mal fondées les demandes formées par les appelantes à leur rencontre, et ce faisant débouter les appelantes de l'ensemble de leurs demandes, fins et conclusions ;

A titre subsidiaire, de constater que les demandes formées par les appelantes ne sont pas justifiées dans leur montant et ce faisant, débouter les appelantes de l'ensemble de leurs demandes, fins et conclusions ;

A titre infiniment subsidiaire, de limiter à DTS 722.776 les éventuelles condamnations qui pourraient être prononcées à leur rencontre ;

De condamner in solidum les sociétés appelantes à payer aux intimées la somme de Eur. 500.000 à titre de dommages et intérêts pour procédure abusive et EUR. 250.000 et USD 145.641,60 sur le fondement de l'article 700 du CPC.

SUR CE

SUR LA PROCEDURE

Sur la nullité partielle de l'assignation du 5 février 2010 invoquée par Bourbon pour défaut de capacité à agir et absence d'indication du mandataire en France des Lloyds

Les appelantes opposent l'irrecevabilité de cette exception de nullité en vertu de l'article 113 du code de procédure civile. Elles invoquent l'autorité de la chose jugée de l'arrêt de déféré du 27 avril 2017 confirmant l'absence de nullité partielle de la déclaration d'appel en vertu de l'article 480 du code de procédure civile et disent que par analogie, il y a autorité de chose jugée relativement à l'assignation du 5 février 2010 quant à leur prétendue inexistence et à la prétendue nécessité de mentionner le mandataire en France du syndicat des Lloyds de Londres dans l'assignation introductive d'instance et la déclaration d'appel.

L'article 480 du code de procédure civile dispose:

'Le jugement qui tranche dans son dispositif une partie du principal, ou celui qui statue sur une exception de procédure, une fin de non-recevoir ou tout autre incident a, dès son prononcé, l'autorité de la chose jugée relativement à la question qu'il tranche'

Il s'ensuit que contrairement à ce que soutiennent les LLOYDS, l'autorité de la chose jugée ne peut s'attacher qu'à l'objet soumis à la discussion devant la cour, soit à l'exception de nullité de la déclaration d'appel et non à l'exception de nullité de l'assignation du 5 février 2010 délivrée devant le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer. En outre, il ne saurait être fait grief aux intimées de ne pas avoir saisi le conseiller de la mise en état de cette exception de nullité alors que selon l'article 912 du même code, le conseiller de la mise en état ne connaît que des exceptions de procédure concernant des actes accomplis au cours de l'instance d'appel.

Selon les intimées :

- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS WEL 2020 WELLINGTON UNDERWRITING à l'adresse indiquée,

- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS HIS 33 HISCOX à l'adresse indiquée,
- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS KLN 510 R J KLIN & CC LIMITED à l'adresse indiquée,
- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS AUW 609 ATRIUM UNDERWRITERS LIMITED à l'adresse indiquée,
- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS XL 1209 XL LONDON MARKET LTD à l'adresse indiquée,
- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS RTH 1414 ASCOT UNDERWRITING LIMITED à l'adresse indiquée,
- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS AES 1225 AEGIS MANAGING AGENCY LIMITED à l'adresse indiquée,
- il n'existe aucune compagnie d'assurance dénommée LLOYDS MAP 2791 MANAGING AGENCY PARTNERS LIMITED à l'adresse indiquée.

Elles en déduisent que ces entités qui n'ont pas d'existence légale, sont dénuées de la capacité d'ester en justice ce qui constitue une nullité de fond en vertu des articles 117 et suivants du code de procédure civile.

Or, ainsi que la cour l'a indiqué dans son arrêt de déféré, les membres d'un syndicat des Lloyds sont pourvus d'une capacité à agir au sens de l'article 117 du code de procédure civile sous le seul nom de l'entité juridique qu'ils constituent- c'est à dire du syndicat référencé sous le numéro attribué par la Banque d'Angleterre, lequel -a une existence juridique- dès lors qu'ils sont représentés par leur agent de gestion. L'entité des Lloyds est en effet pourvue d'une capacité juridique au sens de sa lex societatis dès lors que ses membres agissent sous son nom par l'intermédiaire de leur agent de gestion et doit être considérée comme pourvue de la personnalité morale pour l'application des règles procédurales françaises.

En l'espèce l'assignation litigieuse mentionne chaque agent de gestion aux côtés de chaque syndicat des Lloyds.

Ainsi, l'exception de nullité partielle prise du défaut de capacité à agir en raison de l'inexistence juridique de certaines demandereses dépourvues de personnalité morale est rejetée.

Les intimées opposent encore la nullité partielle de l'assignation pour absence d'indication du mandataire général des Lloyds en France.

Cette exception de nullité partielle est recevable, le conseiller de la mise en état ayant été saisi de l'absence d'indication du mandataire judiciaire des Lloyds dans la déclaration d'appel et non dans l'assignation et les dispositions de l'article 113 du code de procédure civile aux termes desquelles les moyens de nullité contre des actes de procédure doivent être invoqués simultanément, ne peuvent trouver à s'appliquer dès lors que, ainsi qu'il a été dit, le conseiller de la mise en état n'est compétent que pour les actes de la procédure d'appel, de sorte qu'en l'espèce, la circonstance que la nullité partielle de l'assignation soit invoquée postérieurement à la nullité de la déclaration d'appel est sans emport.

Les intimées soutiennent qu'alors que le droit d'agir des sociétés étrangères devant les juridictions françaises est réglementé à l'égard des Lloyds par les articles L 310-2 et R362-2 du code des assurances et que ce dernier article dispose que : 'les entreprises mentionnées au 2° de l'article L 310-2 sont représentées sur le territoire français par un mandataire général.... Le présent article s'applique au mandataire général des Lloyds de Londres', l'indication du mandataire général en France des Lloyds ne figure pas dans l'assignation.

Cependant, les dispositions invoquées visant expressément la pratique des opérations d'assurance directe sur le territoire français dont la seule sanction est la nullité du contrat souscrit en infraction à l'article L 310-2 du code précité , il s'en déduit que la représentation par ce seul mandataire est limitée aux activités d'assurances exercées sur le territoire français.

Or, tel n'est pas le cas du contrat en cause, étranger à une quelconque activité d'assurance en France, s'agissant en dernier lieu d'un 'traité de réassurance' conclu par la société Perferodora, société de droit mexicain, visant notamment des opérations effectuées dans le Golfe du Mexique qui ne saurait affecter le droit d'agir des Lloyds devant un tribunal français.

Cette exception de nullité partielle de l'assignation pour absence d'indication du mandataire en France des Lloyds est également rejetée et le jugement qui a rejeté l'exception de nullité de l'assignation est confirmé.

Sur la qualité à agir de la société Catlin Underwriting Agencies Limited venant aux droits de Wellington Underwriting, agent de gestion du syndicat Lloyds Wel 2020

Le jugement entrepris a constaté l'irrecevabilité de l'action de la société Catlin Underwriting Agencies LTD.

La cour, dans son arrêt de déferé du 27 avril 2017, a déclaré la société Catlin Underwriting Agencies LTD irrecevable à interjeter appel du jugement entrepris au motif que la désignation dans la déclaration d'appel ne comprenant que le nom de l'agent de gestion à l'exclusion de celui du syndicat du Lloyds, ne permettait pas d'identifier le Lloyds au nom de qui l'agent de gestion agissait et partant les membres du Lloyds qui doivent leur garantie.

Dès lors, la cour n'étant valablement saisie d'aucun appel de la société Catlin Underwriting Agencies LTD, sont irrecevables les exceptions de nullité de l'assignation et de la déclaration d'appel au nom de Catling Underwritting Limited venant aux droits des Lloyds Wel 2020 Wellington Underwriting opposées par les intimées.

Sur l'irrecevabilité pour défaut d'intérêt à agir, des demandes formées par les compagnies d'assurance American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover, Lloyds AES 1225 Aegis Managing Agency Limited, Lloyds AUX 609 Atrium Underwriters Limited, Lloyds His 33 Hiscox, Lloyds MAP 2791 Managing Agency Partners Limited, Lloyds RTH 1414 Ascot Underwriting Limited, Catlin Underwriting Agencies Ltd venant aux droits de Lloyds WEL 2020 Wellongton Underwriting, Lloyds XL 1209 London Market Ltd, Mutual Marine Office, XL Specialty Insurance

Les intimées soutiennent que les compagnies d'assurance appelantes ne peuvent revendiquer ni subrogation légale, ni subrogation conventionnelle, faute de rapporter la preuve du paiement.

Il résulte des pièces produites que Perferodora a assuré le navire DON RODRIGO auprès de la compagnie d'assurances Latinoamericana de Seguros S.A de CV sous la police n°2688 pour le risque TA2803904 par une police d'assurances prenant effet au 17 avril 2005 (pièce 118). Cette police a été réassurée sur le marché de la réassurance des Lloyds de Londres par un traité de réassurance du 23 avril 2004 (pièce 79) prévoyant une période de couverture à compter du 17 avril 2004 pour 24 mois.

Ce traité auquel plusieurs syndicats des Lloyds de Londres et compagnies d'assurance se sont associés, était administré à compter du 17 avril 2005 par le courtier Jardine Lloyds Thomson Solutions Limited ('JLT') (Pièce 93 note de couverture).

La qualité à agir des réassureurs résulte du traité de réassurance (pièce 79) et des certificats d'assurance produits (pièces 80 à 84 et 92), documents que chacun des réassureurs a surchargé et sur lesquels chacun d'eux a apposé son timbre humide.

Il est également justifié du paiement par la société JLT Speciality Limited à Perferodora de la somme de 3 694 600 USD versées par les compagnies d'assurances appelantes en trois versements des 10, 14 et 21 février 2006 (pièce 88) et d'une quittance subrogative (pièce 86 acte notarié du 19 janvier 2006 et pièce 104 établie par Perferdora le 18 mars 2015). Les réassureurs justifient ainsi de leur intérêt à agir, sans qu'il y ait lieu d'exiger la production des pièces comptables mettant en évidence la réception par JLT de la quote-part de chacun des coassureurs ou des ordres de virements au profit de JLT ainsi que le requièrent les intimées.

Les réassureurs se trouvent légalement subrogés dans les droits de l'assurée, la société Perferodora, en vertu du droit mexicain applicable au contrat de réassurance, la police d'assurance renvoyant au droit local (pièce 79 page 7), l'article 6 de la loi mexicaine relative à la navigation et au commerce maritimes disposant :

'A défaut de disposition expresse de cette loi ; de ses règlements et des traités internationaux s'appliqueront à titre supplétif,....

VII le code civil fédéral et le code fédéral de procédure civile (pièce 105)

et l'article 2058 du code civil fédéral mexicain précisant 'la subrogation a lieu de plein droit et sans qu'aucune déclaration de la part des intéressés ne soit nécessaire :

....

(2) lorsque celui qui paye a un intérêt juridique à s'acquitter de cette obligation' (pièce 106).

Enfin, peu importe que le traité de réassurance soit antérieur à la police comme le relèvent les intimées, la police d'assurance pouvant y être incluse par la suite.

Les réassureurs justifient ainsi de leur intérêt à agir.

Dès lors, il convient, infirmant le jugement entrepris, de déclarer recevables les demandes formées par les compagnies d'assurance à l'exception de Catlin Underwriting Agencies Ltd venant aux droits de Lloyds WEL 2020 Wellington Underwriting, qui a été déclarée irrecevable en son appel.

Sur l'irrecevabilité pour défaut de qualité à agir des demandes formées au nom de International Insurance Company Hannover

Si la police d'assurances corps et machine du DON RODRIGO a été souscrite par la compagnie Hannover Re Germany et non par Inter Hannover (nom commercial de la compagnie International Insurance Company Hannover), celle-ci est la filiale britannique de la compagnie de réassurance allemande Hanover Re laquelle a apposé sa surcharge et son timbre humide sur le traité de réassurance (pièce 79) ainsi qu'il résulte de l'attestation de M H..., Directeur Général de Inter Hannover du 6 février 2015 (pièce 91).

En conséquence, il convient, infirmant le jugement entrepris, de déclarer recevables les demandes formées au nom de International Insurance Company Hannover qui a qualité à agir.

Sur la prescription des demandes formées par l'intervenante volontaire NY General & Marine Insurance

Il résulte du traité de réassurance du 23 avril 2004 que la compagnie Mutual Marine Office agit pour le compte de N Y Marine and General Insurance Compagny. Cette dernière a régularisé en cause d'appel la procédure, intervenant volontairement au lieu et place de la compagnie Mutual Marine Office.

Les attestations sur l'honneur des responsables sinistres de ces deux compagnies établissent que Mutual Marine 'a agi comme mandataire et sous l'autorité de N Y Marine and General Insurance Compagny au regard de toutes actions et procédures relatives à la subrogation et au recouvrement de la perte subie par le navire DON RODRIGO le 18 juin 2005 incluant les procédures devant le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer et les procédures d'appel subséquentes' (pièces 89 et 90).

Dès lors la demande présentée par de N Y Marine and General Insurance Compagny qui porte sur la même créance que celle présentée en première instance par la compagnie Mutual Marine Office est recevable et aucune prescription ne peut lui être opposée, l'assignation délivrée le 5 février 2010 par Mutual Marine Office, agissant pour son compte, ayant interrompu la prescription.

Les demandes formées par N Y Marine and General Insurance Compagny, non prescrites, sont recevables.

SUR LE FOND

Les appelantes qui poursuivent la condamnation des sociétés Bourbon et Maresca à réparer les préjudices subis, soutiennent à titre principal, que le navire Bourbon Opale de type FPSO (unité flottante de production, de stockage et de déchargement) a changé la nature des déchets reçus, endossant la qualité de producteur subséquent de déchets, qu'il a fait effectuer par le navire DON RODRIGO un transport de composés d'hydrocarbures dangereux car explosifs à son insu et alors que celui-ci n'était pas apte à un tel transport, faute de disposer des installations requises par l'annexe 1 de la Convention MARPOL (convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par les navires). Elles estiment que cette omission fautive de marquage ONU, CRETIB et IMDG (code maritime international des marchandises dangereuses), commise en violation du code ISM (code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution), de la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer) (partie A-1 'Transport de marchandises dangereuses sous forme solide, en vrac') et de la Convention MARPOL, suffit à établir une inobservation des règlements au sens de l'article 13 de la convention du 23 septembre 1910 relative à l'abordage, applicable dès lors qu'un contact opérationnel entre les deux navires a eu lieu, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage et qui a eu pour conséquence la perte du navire DON RODRIGO. Elles fondent en conséquence leurs demandes de réparation sur le régime juridique de l'abordage.

Sur la qualité de producteur subséquent de déchets du navire Bourbon Opale

Le droit de l'environnement fait du producteur subséquent de déchets le responsable de son suivi jusqu'à son élimination finale.

Selon les appelantes, l'explosion est due à une défaillance au stade du traitement à bord du Bourbon Opale qui a donné lieu à une déclaration défectueuse à l'appui du bon de déchargement.

Elles font valoir à cet égard que les déchets et résidus provenant d'une opération de nettoyage d'un oléoduc depuis une plate-forme fixe de l'entreprise publique mexicaine, Pemex, chargés à bord du navire Bourbon Opale, affrété par Pemex, équipé d'une usine de traitement en pontée, le 'FPSO', ont été transbordés à bord du navire DON RODRIGO, également affrété à temps par Pemex pour la collecte et le transport de ces déchets et résidus non dangereux, après avoir fait l'objet d'un traitement triphasique sur le navire, sous le contrôle de la société mexicaine Maresca, partenaire de l'armement Bourbon.

Elles en déduisent que Pemex a perdu sa qualité de producteur initial de déchets de lavage à la suite de leur traitement à bord du navire Bourbon Opale et en veulent pour preuve l'aveu judiciaire des intimées qui résulterait de leur pièce 26 (page 28) aux termes de laquelle leur expert admettrait une opération de traitement triphasique à bord du navire Bourbon Opale.

Le commandant Jean-Daniel J... achève son 'Mémoire n°2 aux intérêts de Bourbon Offshore Marseille' en ces termes :

' En revanche, Bourbon Offshore n'intervenait en rien dans la gestion du personnel navigant et des techniciens à bord du navire, ni dans les mouvements de celui-ci, ni dans l'exploitation de l'installation triphasique de conception Maresca, mise à bord pour traiter les effluents des plateformes d'extraction pétrolière ou de rinçage des oléoducs.. En conséquence,....'.

S'il est ainsi admis l'existence d'une installation de traitement triphasique à bord du navire Bourbon Opale, il ne s'en déduit nullement la reconnaissance d'un tel traitement s'agissant de la cargaison litigieuse préalablement à son transbordement sur le navire DON RODRIGO alors que les intimées ne reconnaissent qu'une décantation .Elles disent à cet égard que les boues de lavage provenant du nettoyage des conduites du puit après obturation de la tête de celui-ci récupérées par le navire stockeur Bourbon Opale n'ont pas vocation à être traités à bord de ce navire, ajoutant qu'après décantation, l'eau contaminée est pompée directement sur ordre de Pemex par le navire alléger DON RODRIGO chargé de l'acheminer à terre en vue de leur élimination dans une unité de traitement terrestre.

Une décantation ne pouvant s'assimiler à une modification de la nature des déchets, en l'absence de toute démonstration en ce sens, et aucun changement de volume ou de structure du produit ni aucun traitement n'étant établi, les appelantes ne rapportent pas la preuve de ce qu'il a été procédé à un traitement triphasique des boues de lavage à bord du navire Bourbon Opale, en modifiant la nature, de sorte que celui-ci serait devenu un producteur subséquent de déchets dont il doit endosser la responsabilité.

Aucun aveu judiciaire ne peut être retenu en l'espèce.

La cour observe en outre, qu'il n'est pas davantage démontré que la cargaison en cause aurait dû faire l'objet d'un traitement triphasique afin de rendre celle-ci non dangereuse.

Dès lors, Pemex est demeuré propriétaire de la cargaison provenant du nettoyage d'un oléoduc lui appartenant chargée à bord de Bourbon Opale, puis transbordée sur le navire ravitailleur DON RODRIGO.

Sur l'application de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 aux dommages subis par le navire 'DON RODRIGO'

Les appelantes soutiennent que l'événement de mer ayant occasionné l'incendie du navire DON RODRIGO est le fait du navire Bourbon Opale et s'inscrit dans le cadre de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage de Bruxelles du 23 septembre 1910 en vertu de son article 13. Elles disent que la convention s'applique aux dommages causés au navire DON RODRIGO par le navire Bourbon Opale alors même qu'il n'y a pas eu abordage aux motifs qu'il y a eu inobservation des règlements.

Les intimées rétorquent que ladite convention ne peut trouver s'appliquer en l'espèce et opposent la prescription de l'action.

Sur la prescription de l'action

Les intimées opposent la prescription de l'action des appelantes fondée sur cette convention aux motifs que l'action engagée par un propriétaire de navire contre un autre propriétaire de navire estimé responsable d'un abordage doit intervenir dans un délai de deux ans à compter de la survenance de l'abordage et que les appelantes auraient reconnu que toute action contre le propriétaire du navire, la société Bourbon Ships AS qui aurait dû être engagée en Norvège, lieu du domicile de l'armateur, serait prescrite.

Selon l'article 7 de ladite convention,

'Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

...

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la Loi du tribunal saisi de l'action.

...'

Or, les appelantes ayant attirés devant les juridictions françaises les sociétés qu'elles considèrent co-auteur de l'abordage, c'est justement qu'elles se prévalent des dispositions de l'article 2241 alinéa 1^{er} du code civil français aux termes duquel la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription et qu'il en est de même lorsqu'elle est portée devant une juridiction incompétente . Il s'ensuit que la procédure introduite le 18 juin 2007 devant la juridiction américaine à l'encontre de Bourbon Ships propriétaire du navire, devenue Bourbon Ships (en 2005) , et Bourbon Offshore Norway (BON), gestionnaire du navire, à la suite du sinistre survenu le 18 juin 2005, qui a donné lieu à un jugement d'incompétence du 10 février 2009, a interrompu le délai de prescription et que le délai biennal de prescription a été de nouveau interrompu par la procédure au fond introduite le 5 février 2010 devant le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer à l'encontre des sociétés intimées, interruption de la prescription qui se prolonge jusqu'au jour où le jugement devient définitif, et fait courir un délai de même durée que l'ancien en vertu des dispositions de l'article 2231 du code civil.

L'action fondée sur la convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage ne se trouve donc pas prescrite.

Sur l'application de la convention en vertu de son article 13 et l'existence d'un abordage sans heurt

La Convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage s'applique lorsque tous les navires en cause sont ressortissants des Etats contractants, ce qui est le cas en l'espèce des deux navires battant pavillon mexicain.

Elle ne s'applique qu'en cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

L'article 13 de ladite convention dispose: 'La présente Convention s'étend à la réparation de dommages que, soit par exécution ou omission d'une manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire cause à un autre navire alors même qu'il n'y a pas eu abordage'.

L'application jurisprudentielle de l'abordage sans heurt vise le plus souvent l'hypothèse des dommages subis par un petit navire du fait du remou provoqué par le déplacement ou les hélices d'un gros navire (abordage par remous 'wash').

En l'espèce, retenir l'existence d'un abordage sans heurt conduit à considérer que les 'eaux contaminées' transbordées du navire Bourbon Opale au navire DON RODRIGO, étaient devenues parties intégrantes du Bourbon Opale de sorte que l'explosion survenue près de deux heures après le transbordement alors que le navire DON RODRIGO faisait route vers le port de Dos Bocas aurait été causé par le navire Bourbon Opale.

Les appelantes soutiennent que Maresca a la qualité de donneur d'ordre du navire Bourbon Opale et non Pemex et disent que les dommages subis par le navire DON RODRIGO sont dus aux effets du contact opérationnel qui s'est produit avec le navire Bourbon Opale par l'opération de mise à couple pour le transfert des déchets entre les deux navires.

Elles se fondent sur trois contrats successifs : la charte-partie à temps entre les 2 sociétés mexicaines Maresca et Pemex le 19 novembre 2003 (Pièce 72), faisant valoir que celui-ci énonce que 'Maresca est responsable de l'enregistrement de la production et des services de l'usine de traitement et de tout équipage associé', le contrat de crédit-bail du 18 mai 2004 conclu entre Maresca et l'armement Bourbon (Island Offshore VIKS et BON) par lequel le navire est donné en location à Maresca avec option d'achat, et le contrat tripartite (contrat de partenariat ou joint venture) du même jour conclu entre Island Offshore VIKS, BON et Maresca dont elles disent qu'il confère à l'armement Bourbon toute la gestion nautique et commerciale du navire.

Selon elles, l'autorité finale sur le navire FPSO 'Bourbon Opale' mis à disposition de Pemex qui est armé, doté d'un équipage complet composé d'un capitaine, d'un chef mécanicien, d'officiers de marine rompus à l'activité offshore et équipé d'une usine de traitement de production, est l'armement Bourbon, l'armateur frêteur.

Elles dénie tout affrètement coque nue du Bourbon Opale par Maresca en l'absence de production d'une charte partie coque nue et contestent que Pemex ait 'la haute main' sur les opérations de transbordement des déchets de lavage comme le soutiennent les intimées.

Les intimées rétorquent que :

- le Bourbon Opale est la propriété de la société de droit norvégien Bourbon Ships AS, qui l'a donné en affrètement à la société de droit norvégien Bourbon Offshore Norway (BON), laquelle l'a frété à la société Maresca (société de droit mexicain), laquelle l'a elle même donné en affrètement à Pemex,

- c'est Pemex et non Maresca qui est l'affréteur final du Bourbon Opale ,

- c'est le représentant de Pemex à bord du navire Bourbon Opale, l'ingénieur Luis K... L... T..., qui a établi et signé le bon de déchargement remis au commandant du DON RODRIGO qui est à l'entête de PEP .

La charte-partie à temps conclue entre les 2 sociétés mexicaines Maresca et Pemex du 19 novembre 2003 (Pièce 72) (ci-après contrat Pemex) a pour objet 'l'affrètement d'un navire de traitement dénommé 'Bourbon Opale' pour la réception d'hydrocarbures provenant des essais de jaugeage et des opérations liées au forage, à la réparation et au dégorgement de puits' avec son équipage complet.

Ce contrat fait peser sur Maresca , le fréteur, notamment :

- la coordination de la transformation du navire, la construction de l'unité de traitement, sa certification, sa construction et son installation,

- la fourniture d'un personnel qualifié et expérimenté.

En outre, le fréteur s'engage à manipuler les résidus ou les eaux contaminées dans le strict respect de la convention MARPOL 73/78 et des dispositions qui la régissent en ce qui concerne la prévention de la pollution par hydrocarbures dans les ports de chargement et de déchargement, ainsi que sur les routes maritimes nationales et internationales.

Par ce contrat d'affrètement à temps, Maresca a la charge de la gestion nautique du navire, celle de la construction, de la mise à bord et de l'exploitation de l'installation de traitement ainsi que le respect des mesures de sécurité et de prévention de la pollution, tandis que Pemex a la charge de la gestion commerciale du navire mis à sa disposition.

La conclusion, le 18 mai 2004, d'un contrat de crédit bail avec option d'achat du navire Bourbon Opale entre les sociétés de droit norvégien Island Offshore Viks, BON et la société de droit mexicain Maresca, suivi d'un avenant du 31 janvier 2005, entre Bourbon Offshore VIKS (à la suite de la vente du navire par le fréteur précédent), Bon et Maresca.(pièce 62 contrat de location) ainsi que celle d'un accord tripartite du même jour, entre les mêmes parties, suivi d'un avenant du 31 janvier 2005, entre Bourbon Offshore VIKS, Bon et Maresca.(pièce 61) ne sont pas de nature à modifier les relations

existantes entre Maresca et Pemex telles qu'elles résultent de la charte-partie conclue entre ces deux sociétés mexicaines. A cet égard, est indifférente la circonstance que le contrat tripartite transfère à BON certaines des obligations de Maresca en vertu du contrat de location, notamment ses obligations techniques et opérationnelles en sa capacité de preneur à bail, comme la maintenance et le fonctionnement ainsi que les réparations et que Maresca se voit confier l'exploitation commerciale notamment du contrat Pemex.

Ainsi, les eaux contaminées, propriété de Pemex, producteur de déchets ainsi qu'il a été dit, ont été transbordées à bord du navire DON RODRIGO sur ordre de Pemex, en charge de la gestion commerciale du Bourbon Opale au travers de son représentant à bord qui a établi le bon de déchargement.

Il n'est nullement démontré que les eaux contaminées transbordées du navire Bourbon Opale au navire DON RODRIGO, étaient devenues parties intégrantes du Bourbon Opale et ainsi que l'explosion aurait été causée par le premier au second.

En outre, la responsabilité pour abordage a pour fondement une faute prouvée et non le fait des choses que l'on a sous sa garde.

La convention sur l'abordage ne peut trouver à s'appliquer à l'événement de mer survenu près de deux heures après la fin du transbordement alors que le navire collecteur faisait route depuis une heure et vingt cinq minutes vers le port mexicain de Las Bocas.

La convention sur l'abordage ne peut trouver à s'appliquer à l'événement de mer survenu près de deux heures après la fin du transbordement alors que le navire collecteur faisait route depuis une heure et vingt cinq minutes vers le port mexicain de Las Bocas.

De surcroît, et en tout état de cause, il est permis de s'interroger sur le lien de causalité direct qui existerait entre la faute commise par le navire Bourbon Opale du fait de la cargaison transbordée et le dommage en raison de l'explosion du navire résultant d'une étincelle à bord du navire DON RODRIGO (cigare ou interrupteur électrique) d'une marchandise placée dans un ballast d'eau de mer.

Sur la faute pour défaut de marquage de la cargaison

En outre, même à admettre que les 'eaux contaminées' transbordées du navire Bourbon Opale au navire DON RODRIGO, seraient devenues parties intégrantes du Bourbon Opale, encore faut-il pour que la convention trouve à s'appliquer, qu'il y ait eu une faute imputable au premier navire, s'agissant d'une responsabilité pour faute prouvée.

Est invoquée à cet égard, 'l'inobservation des règlements' au sens de l'article 13 de la convention.

La faute au sens de la convention ne saurait se limiter à l'inobservation des règles de barre et de route telles qu'elles sont fixées par le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) et s'entend du manquement à une obligation préexistante prescrivant un comportement et donc, un manquement à un règlement, national ou international, fixant des règles de conduite professionnelle, notamment des dispositions résultant des conventions internationales sur la sécurité de la navigation qui ont pour objet de fixer des règles impératives et contraignantes en matière de sécurité.

Dès lors, c'est justement que les appelantes se prévalent de la faute qui résulterait de l'inobservation des conventions SOLAS, MARPOL et des codes ISM et IMDG.

Les appelantes invoquent à cet égard l'absence de marquage conforme de la marchandise transbordée. Elles disent que l'événement de mer ayant occasionné l'incendie du navire DON RODRIGO est le fait du navire Bourbon Opale par le rejet d'une cargaison dangereuse sans marquage ONU, CRETIB et IMDG.

Elles font ainsi grief à Maresca d'avoir omis de déclarer les marchandises dangereuses sur le journal de bord et le registre des hydrocarbures du Bourbon Opale, les seules mentions 'aguas aceitosas' et 'emulsion aceite-agua' reprises par Pemex sur le bon d'enlèvement qu'elle traduit par 'eaux huileuses' et 'émulsion d'eaux huileuses' qui ne figurent ni dans la nomenclature IMDG ni dans le code mexican CRETIB. étant insuffisantes à cet égard.

Elles distinguent les eaux de production de carburants qui contiennent des hydrocarbures tels que benzène et toluène des eaux résiduelles ou eaux huileuses issues de lavage des capacités, clarifiée et débarrassées de la plus grande partie des hydrocarbures. Elles en déduisent que les déchets de lavage ont été déchargés sous une mention non conforme à leur propriété physico-chimique dangereuse, que le navire DON RODRIGO n'avait aucune raison de refuser la cargaison issue d'opération de lavage au moyen d'effluents de lavage traités à bord pour parvenir à un déchet dit banal, polluant mais non dangereux, destiné à être définitivement éliminé.

Les intimées rétorquent que le DON RODRIGO a été pleinement informé de la nature de la cargaison transbordée à partir du Bourbon Opale le 18 juin 2005 par la mention portée par le représentant à bord du Bourbon Opale de Pemex.

Elles ajoutent que la charte-partie du 19 juillet 2004 pour l'affrètement du navire DON RODRIGO liant Pemex à Perferodora (pièce 49 des appelantes) comporte une annexe E-1 (pièce 113 des appelantes) qui mentionne le transport de 'aceites contaminados' et 'residuos aceitosos', ces termes ne pouvant se traduire, comme le soutiennent les appelantes, par 'huiles polluées' et 'résidus huileux' mais par 'eaux chargées d'hydrocarbures' et 'résidus d'hydrocarbures'.

Les parties s'opposent ainsi sur la traduction des termes espagnols figurant tant sur le bon de déchargement que sur l'annexe E-1 de la charte-partie par laquelle Perferodora a frété le navire DON RODRIGO à Pemex.

Selon Mme Jimena T... M..., expert traductrice en langues espagno-français près la cour d'appel de Paris, (pièce 110 et 147 des appelantes) :

- le terme 'aguas oleosas' ou 'aguas aceitosas', 'si l'on s'en tient strictement à la traduction littérale des termes, doivent être traduits par 'eaux huileuses'. L'espagnol étant une langue d'origine latine, si l'auteur du texte avait voulu écrire 'hydrocarbures' ou 'eaux contenant des hydrocarbures', il aurait tout simplement écrit : 'hidrocarburos' ou 'aguas que contienen hidrocarburos',
- la mention 'EMULCION ACETE-AGUA' pourrait se traduire par 'Emulsion huile dans eau' (ou émulsion H/E),
- elle n'est pas en mesure d'affirmer que 'aguas oleosas/aceitosas' est synonyme de 'émulsions huile dans eau', pensant

qu'il s'agit plutôt d'émulsions eau dans huile,

- la mention 'residuos aceitos' figurant dans l'annexe E-1 de la charte-partie du navire DON RODRIGO, se traduirait par 'résidus huileux' précisant qu'il y a plusieurs types d'huiles et que le terme 'résidus huileux' acquiert un sens différent dans chaque contexte, ajoutant que 'En l'espèce, il s'agit très probablement des huiles dérivées du pétrole mais en ce qui me concerne, mon domaine de compétence étant la traduction, je traduirais ce terme par 'résidus huileux'. Il appartient au destinataire du texte d'interpréter le sens de ce terme dans ce contexte précis'.

Selon le commandant J..., (pièce 26 des intimées) 'dans l'industrie pétrolière et plus précisément encore dans celle de l'extraction du pétrole off-shore, le mot espagnol 'aceite' est équivalent au mot anglais 'oil' et a une acception aussi étendue... On a bien compris que 'aguas aceitosas' ou 'emulsion aceite agua' sont synonymes et désigne une émulsion eau/pétrole, autrement dit une eau hydrocarbonnée donc potentiellement dangereuse pour le navire et/ou son environnement ...'.

Le bon de déchargement ou avis de déchargement du 18 juin 2005, du représentant de Pemex à bord du Bourbon Opale, l'inspecteur Luis L... T..., reçu par le capitaine du DON RODRIGO, fait état, selon la traduction fournie par les appelantes (leur pièce 11) de

'255 m3 (environ) de déchets de lavage (émulsion huile-eau)

Déchets de lavage provenant des opérations de nettoyage de l'oléoduc de 16 pouces au raccordement de CITAM .

Ils sont envoyés au Terminal maritime de Dos Bocas aux fins d'être définitivement éliminés'.

Ainsi que le relève l'expert- traductrice, il y a plusieurs types d'huiles et il appartient au destinataire du texte d'interpréter le sens des termes dans son contexte précis. On ne peut ainsi s'en tenir à une traduction littérale des termes litigieux.

Les appelantes s'appuient sur une note rédigée par des professionnels de l'Institut Français du Pétrole (IFP) (leur pièce 107 'l'eau dans la production de carburant') pour dire que la qualité de l'eau dans l'industrie pétrolière dépend de son activité d'origine; que les déchets remis au DON RODRIGO n'étant pas issus d'une activité de production de pétrole, il ne s'agissait pas d'une eau de production qui est davantage considérée 'comme une ressource que comme un sous-produit' alors que le DON RODRIGO ne collecte que des déchets en tant que sous-produit ; qu'il ne s'agissait pas non plus d'une

eau issue d'un procédé de raffinage puisque le FPSO ne raffine pas de pétrole brut à bord, qu'il s'agit d'un déchet issu d'une opération d'entretien de puits ayant généré, après traitement, des 'eaux résiduelles' composées d'eaux huileuses qui seront débarrassées de la plus grande partie des hydrocarbures, en l'occurrence par le biais de l'usine de traitement triphasique de conception Maresca, puis éliminés à terre.

Or, ainsi qu'il a été dit l'existence d'un traitement triphasique des déchets de lavage avant leur transbordement sur le navire DON RODRIGO n'est pas établi mais seulement une décantation de la cargaison préalablement à son pompage.

S'agissant en l'espèce, de déchets de lavage provenant des opérations de nettoyage d'un oléoduc, la mention 'émulsion huile-eau' doit s'entendre d'une eau hydrocarburée et donc potentiellement dangereuse ainsi que le fait valoir à juste titre le commandant J... (pièce 26 des intimées).

Sur le défaut de marquage de la nature dangereuse de la cargaison par le capitaine du Bourbon Opale tant dans son journal de bord que dans son registre des hydrocarbures, les appelantes soutiennent que la case pour le marquage de la classe IMDG du produit transporté n'a pas été renseignée. Elles disent que le transport de déchets dangereux est interdit sauf pour les tankers chimiques et vraquiers, ce qui n'est pas le cas du DON RODRIGO et soutiennent que le code IMDG, obligatoire pour tous les navires soumis à la convention SOLAS, ne s'applique pas seulement aux marchandises dangereuses emballées en colis mais aussi aux marchandises dangereuses en vrac liquide.

Elles se fondent notamment sur une note n°2 de M. Gilles N..., ingénieur conseil (leur pièce 145) par laquelle celui-ci indique que le chargement d'un produit dangereux (classe 3 du code IMDG) doit pour le moins être mentionné sur le bon de débarquement.

Or, ainsi que le font valoir les intimées (leur pièce 29 commentaires du commandant J...), le code IMDG auquel renvoie le chapitre VII de la convention SOLAS (convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer) est inapplicable à la cause, ce chapitre concernant le transport des marchandises dangereuses 'en colis' (partie A) ou 'sous forme solide en vrac' (partie A-1), tandis que la partie B concerne la construction des navires transportant des produits chimiques liquides dangereux en vrac.

A cet égard, l'extrait de l'ouvrage publié par l'Institut d'aide à la formation professionnelle maritime (pièce 149) aux termes duquel 'Le recueil IMDG , bien que destiné plus spécialement au transport maritime, des marchandises dangereuses en colis est incontournable pour le transport des marchandises en vrac liquide, en particulier parce qu'il définit les différentes classes de produits transportés, liste les marchandises dangereuses,...' ne permet pas de dire que le code IMDG serait applicable à toutes les marchandises dangereuses solides ou liquides, en vertu du chapitre VII de la convention SOLAS .

Il s'en déduit qu'il ne peut être fait grief aux intimées de ne pas avoir renseigné la case pour le marquage de la classe IMDG du produit transporté alors que la cargaison du navire Bourbon Opale constituée d'eaux de déchets de lavage en provenance d'un oléoduc, transbordée au navire DON RODRIGO n'était en rien une marchandise sous forme solide en vrac ou en colis et ainsi de ne pas s'être conformé à la législation mexicaine (norme mexicaine CRETIB).

En outre, la circonstance que le laboratoire mexicain d'analyses fasse état d'échantillons de boues solides directement prélevées des citernes du DON RODRIGO (pièce 25 des appelantes) ne permet nullement d'en déduire qu'il s'agissait d'une marchandise sous forme solide en vrac.

Les appelantes invoquent encore le non-respect de la Convention MARPOL, (convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par les navires) au motif que l'annexe I s'applique aux navires de type FPSO de sorte que le Bourbon Opale y est soumis, sans justifier en quoi il y aurait eu violation des règles posées par cette convention, ne s'agissant pas d'un rejet à la mer de mélanges ou de résidus d'hydrocarbures interdits, mais du transfert d'une cargaison d'un navire à l'autre. La circonstance que le terme 'rejet' (article 2 3 a) vise 'Tout déversement provenant d'un navire, comprenant tout écoulement, évacuation, épanchement, déchargement par pompage, émanation, vidange' est insuffisante à cet égard s'agissant d'un transbordement d'une cargaison d'un navire à un autre sans rejet à la mer.

Par ailleurs s'agissant de l'annexe II de ladite convention, applicable au transporteur de substances liquides nocives en vrac, les appelantes qui font état du chapitre 17 du recueil, n'indiquent pas davantage en quoi la convention aurait été violée en invoquant la réglementation du rejet à la mer de substances liquides nocives lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage (§ 487 de leurs écritures).

En outre, s'agissait du défaut de registre de la cargaison, le navire Bourbon Opale disposait d'un registre des hydrocarbures ainsi qu'il a été dit.

Enfin, s'agissant du code ISM (code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution) adopté par l'OMI, Maresca justifie du certificat ISM établi par le Lloyds Register qui lui a été délivré et les appelantes ne justifient pas que les intimées y aient contrevenu, en invoquant le défaut de marquage IMDG. ainsi qu'il a été dit.

En conséquence, le défaut de marquage d'un produit dangereux par inobservation des règlements imputé aux intimées manque en fait.

Les appelantes invoquent encore la défaillance du navire Bourbon Opale dans son devoir d'assistance et ainsi la violation de la convention SOLAS.

Or la circonstance que le navire ait ou non manqué à cette obligation est indifférente au regard des dispositions de l'article 13 de la convention relative à l'abordage en mer, en ce que ce manquement allégué à la convention SOLAS, intervenu postérieurement à l'événement de mer, est dépourvu de lien avec l'abordage sans heurt invoqué.

Sur le manquement à la convention MARPOL du fait de l'inaptitude du navire DON RODRIGO au transport de la cargaison litigieuse

Les appelantes soutiennent que le Bourbon Opale a violé les dispositions de la convention Marpol en ce qu'il a transféré des substances liquides nocives sur un navire inapte à les recevoir alors que la convention encadre de façon très stricte les rejets de toluène et benzène, en tant que substances liquides nocives de catégorie Y.

Elles font valoir que selon le contrat d'affrètement signé entre Pemex et Perferodora, le DON RODRIGO ne devait transporter que des déchets et excédents métalliques non dangereux (certification classe A1) et que contrairement à ce que soutiennent les intimées, aucune clause de la charte partie du DON RODRIGO ne lui fait obligation de transporter des mélanges contenant du pétrole brut ni des résidus d'hydrocarbures, que le DON RODRIGO est un navire collecteur de déchets non dangereux mais polluants et ne disposait pas de registre des hydrocarbures comme la convention Marpol en fait obligation. Elles se fondent notamment sur la note de M. Gilles N... (leur pièce 133).

Les intimées rétorquent en premier lieu que la mention 'non dangereux' ne s'appliquent qu'aux excédents métalliques et en second lieu que l'annexe E-1 de la charte-partie mentionne le transport de produits dangereux.

La charte-partie du 19 juillet 2004 conclue entre Pemex et Perferodora pour l'affrètement du DON RODRIGO (pièce 49 des appelantes) porte sur l'affrètement à temps d'un ravitailleur baptisé DON RODRIGO pour le transport de résidus et d'excédents métalliques non dangereux provenant d'installations off-shore de Pemex Exploracion y Produccion' (PEP).

L'annexe B de cette charte-partie (pièce 112 des appelantes) mentionne que cette annexe fait partie intégrante du contrat conclu entre PEP et Perferodora pour effectuer le service 'd'affrètement à temps d'un navire ravitailleur pour le transport de déchets et d'excédents métalliques et de résidus non dangereux générés par les installations offshore de Pemex Exploration y Production'.

Il s'en déduit que, contrairement à ce que soutiennent les intimées, la mention 'non dangereux' ne s'applique pas qu'aux excédents métalliques mais aussi aux déchets et résidus que le navire DON RODRIGO doit transporter.

L'annexe E-1 (pièce 113 des appelantes) de cette charte-partie est intitulée 'Navire et équipement requis par PEP'. La colonne du milieu concerne les éléments requis par Pemex tandis que celle de droite comporte les propositions de Perferodora. S'agissant du point D 'Équipement spécial indispensable', le point 1 est relatif aux 'conteneurs métalliques pour la collecte de déchets et excédents métalliques et résidus non dangereux' qui doivent être au nombre de 15 pour ceux maintenus à bord, tandis que le point 2 porte sur les 'réservoirs sous pont pour réceptionner des huiles polluées et des résidus huileux', Pemex requiert à cet égard 'une capacité de stockage de 300 m3 minimum avec équipement de pompage pour l'évacuation des fluides récupérés et avec équipement et accessoires pour la récupération des fluides

depuis les installations de PEP jusqu'au navire', Perferodora proposant 'une capacité de stockage de 300 mètres cubes avec équipement de pompage pour l'évacuation des fluides récupérés et avec équipement et accessoires pour la récupération des fluides depuis les installations de PEP jusqu'au navire'.

Les intimées qui traduisent 'aceites contaminados y residuos aceitosos' par 'hydrocarbures contaminés' et 'résidus d'hydrocarbures' font valoir, que la capacité totale voulue par PEP pour ces citernes est d'une capacité de 300 m³ alors que la capacité totale des quatre citernes du DON RODRIGO est de 220 m³ de sorte que la déclaration de Perferodora constitue une fausse déclaration qui condamne le navire à utiliser en plus de ses citernes un ballast à eau de mer non prévu à cet effet.

Pour traduire les termes 'aceites contaminados y residuos aceitosos' figurant à l'annexe E-1 de la charte-partie, ainsi qu'il a été dit supra, il convient de ne pas s'en tenir à une traduction littérale des mots et de replacer le mot 'aceite' dans son contexte. S'agissant de fluides en provenance des installations off shore de PEP, c'est justement que les intimées, en s'appuyant sur le commentaire du commandant J... (leur pièce 29), disent que ces termes doivent s'entendre comme des 'hydrocarbures contaminés' et des 'résidus d'hydrocarbures' donc potentiellement dangereux. Ainsi que les intimées le relèvent, le point D.2 de l'annexe E-1 porte sur les 'réservoirs sous pont pour réceptionner des huiles polluées et des résidus huileux' qui ne sont nullement qualifiés de 'non dangereux' contrairement au point D.1 qui porte sur les 'conteneurs métalliques pour la collecte de déchets et excédents métalliques et résidus non dangereux'.

Ainsi, aux termes de cette annexe, le navire devait être équipé pour recevoir des réservoirs sous pont pour réceptionner des eaux chargées d'hydrocarbures et de déchets d'hydrocarbures.

Ainsi, les intimées démontrent que contrairement à ce que soutiennent les appelantes, le navire DON RODRIGO devait être apte au transport d'hydrocarbures dangereux et qu'il avait connaissance de la nature dangereuse de la marchandise qui lui a été transférée à partir du navire Bourbon Opale ainsi qu'il résulte du bon d'enlèvement signé par le capitaine du DON RODRIGO et du rapport de mer établissant la connaissance de la nature exacte des produits transportés, s'agissant de déchets de lavage en provenance d'un oléoduc, d'eaux contaminées.

Dès lors, alors que Perferodora a chargé dans le ballast à eau de mer des eaux contenant des hydrocarbures, à l'origine de l'explosion du navire, la commission d'enquête mexicaine établissant que celle-ci est due à la présence dans l'air de benzène, toluène et xylène, peu important la cause immédiate de l'incendie, (cigare ou interrupteur), le rôle causal du navire Bourbon Opale dans la survenance de l'explosion du navire DON RODRIGO, n'est pas établi.

En conséquence, en l'absence d'abordage sans heurt et de surcroît de faute prouvée tenant à l'inobservation des règlements, c'est vainement que les appelantes recherchent la responsabilité des intimées dans la survenance du sinistre sur le fondement de l'article 13 la convention internationale en matière d'abordage.

Sur la faute commise par les intimées sur le fondement de l'article 3 de la convention internationale en matière d'abordage

Subsidiairement, les appelantes soutiennent que l'événement de mer constitue également un abordage fautif au sens de l'article 3 de la convention en matière d'abordage.

Elles invoquent à cet égard, le rapport technique rendu le 19 juillet 2005 (leur pièce 10) par le service du contrôle maritime de la marine marchande du ministère des transports et communications qui conclut en ces termes : « les déchets transférés par le Bourbon Opale étaient constitués d'un produit générateur de gaz explosif et inflammable' l'accident maritime survenu le 18 juin de cette année qui s'est traduit par une explosion incendie à bord du ravitailleur DON RODRIGO était due à une concentration de gaz explosifs dégagés par les citernes dans lesquelles le navire avait embarqué les résidus du Bourbon Opale est une étincelle à provoquer l'explosion à l'intérieur et l'incendie du navire »

Elles disent que si le Bourbon Opale possédait les certificats de classe à jour, il n'en demeure pas moins que l'armateur de ce navire, son partenaire commercial Maresca et Bourbon offshore SAS, entité de tête de la division offshore à l'origine de la mise en service du navire, étaient tenues à une obligation de sécurité à l'égard de tout tiers tels que Perferodora et son navire DON RODRIGO.

Elles font valoir en premier lieu que l'armateur du Bourbon devait s'assurer de la conformité des résidus à évacuer sur un collecteur avec la nature des déchets déclarés, à savoir « déchets de lavage'émulsion eau'huile » non inflammables et non explosifs et qu'en l'espèce la faute consiste en l'abstention fautive de la déclaration des matières dangereuses présentes dans les déchets à vidanger ce qui est de la responsabilité du commandant du navire qui est le représentant

de l'armateur. Elles ajoutent que le lien de causalité entre les dommages subis par le navire DON RODRIGO et l'abstention fautive de déclaration de matières dangereuses est indiscutable puisque c'est la présence de produits inflammables qui a provoqué l'incendie ayant entraîné la perte totale du navire collecteur.

En second lieu elles invoquent la faute commune des exploitants du navire qui ont violé les règlements ISM, code IMDG et la convention MARPOL, chacun d'eux étant tenu de veiller au bon fonctionnement des opérations liées à l'usine de traitement faisant parti intégrante du FPSO Bourbon Opale afin que les déchets traités à bord ne créent aucun dommage.

En troisième lieu ,elles se prévalent de faute du crédit preneur Maresca, fréteur à l'égard de Pemex, garant de la vérification des mentions du bon de nettoyage remis par le sous affréteur Pemex au moment du transfert de la cargaison eaux huileuses.

En quatrième lieu, elles invoquent la faute de la société de droit français BOS, titulaire de la flotte IMR en raison de son implication dans l'exploitation du navire qui a joué le rôle causal dans les dommages subis par le navire DON RODRIGO.

Cet article dispose :

' Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise'

Les appelantes se prévalent à tort de ses dispositions alors qu'un abordage n'est pas intervenu entre les 2 navires, ceux-ci ne s'étant pas heurtés ainsi que le font valoir les intimées et les appelantes qui se prévalent d'une situation d'abordage sans heurt, le reconnaissant puisqu'elles indiquent (§430) 'Il n'y a certes pas eu collision, c'est à dire choc des coques ou des matures entre les deux navires au sens strict de la définition d'abordage....'

Dès lors, la faute invoquée sur le fondement de l'article 3 de la convention ne peut prospérer.

Sur la responsabilité de la société Borbon Offshore Marseille (BOS) fondées sur les articles 1382, 1384 et 1386 -1 du code civil

S'agissant de droits dont les parties ont la libre disposition, que la règle de conflit soit d'origine conventionnelle ou non, les juges ne sont pas tenus d'appliquer d'office la loi étrangère.

Mais lorsqu'une des parties invoque l'application de la loi étrangère, le juge a l'obligation de rechercher si cette loi est applicable par référence à la règle de conflit.

En l'espèce, les appelantes recherchent, à titre subsidiaire, la responsabilité de la société de droit français BOS sur le fondement des articles 1382 , 1384 et 1386-1 du code civil par application de la loi française, loi du for.

Les intimées qui, indiquent (§ 251 de leurs écritures) 'La Cour s'interrogera en premier lieu sur la référence au Code Civil français dans une espèce où 'les victimes' sont mexicaines, américaines et anglaises et pour un événement survenu dans la mer territoriale mexicaine' ne se prévalent pas de l'application d'une loi étrangère.

Dès lors, il convient de faire application de la loi française.

La responsabilité de la société BOS sur le fondement de l'article 1382 du code civil

Les appelantes recherchent la responsabilité délictuelle de la société BOS en sa qualité d'armateur responsable de sa flotte IMR de 15 navires, dont le Bourbon Opale fait partie, ainsi que de la sécurité.

Selon l'article 1382, désormais 1240 du code civil,

'Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à la réparer'.

Or, elle ne rapporte pas la preuve d'une faute commise par la société BOS en lien direct avec le dommage subi par le navire DON RODRIGO, la seule circonstance qu'elle soit responsable de la sécurité de sa flotte étant à cet égard insuffisante, étant observé qu'aucune faute prouvée à l'encontre des intimées tenant à l'inobservation des règlements n'a été retenue.

La responsabilité de la société BOS sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1er (ancien) du code civil

Les appelantes soutiennent que BOS doit être déclarée responsable in solidum de l'explosion en tant que co-auteur, devant en répondre en application de l'article 1384 du code civil :

- du fait de son rôle majeur dans l'autorisation d'accepter ce contrat d'affrètement longue durée du navire appartenant à sa flotte,
- du fait qu'elle devait assurer le contrôle et la sécurité du Bourbon Opale, l'un des navires appartenant à sa flotte IMR, dès lors qu'elle en autorisait à l'origine la mise en service sous pavillon mexicain après reconversion en Norvège et l'exploitation commerciale de son partenaire financier Maresca,
- du fait des fautes de ses filiales BON et Bourbon Ships sur laquelle elle exerce une influence déterminante et qu'elle contrôle à 100%, faisant état à cet égard, d'une imbrication qui aurait dû empêcher la survenance du dommage par l'instauration d'une stricte politique de sécurité, s'agissant de l'activité d'une société mère à l'égard de ses filiales.

L'article 1384 dispose dans sa version applicable à l'espèce, en son premier alinéa :

'On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par les le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde'.

Or, il n'est nullement démontré que la société BOS a ou aurait eu la garde du navire Bourbon Opale . Les sociétés BON et Bourbon Ships sont dotées de la personnalité morale et l'absence d'autonomie de la filiale norvégienne n'est nullement établie, la circonstance qu'elle soit une filiale à 100% alors que BON exploite plusieurs dizaines de navires depuis la Norvège étant à cet égard insuffisante, aucune fictivité n'étant mise en évidence.

A cet égard, elle allègue sans en justifier que BOS, par sociétés interposées, possède un pouvoir unique sur ses sociétés sur lesquelles elle exerce une influence déterminante.

Et il ne peut être tiré aucune conséquence sur les obligations de la société BOS de la mise en service du navire Bourbon Opale sous pavillon mexicain.

En outre, ainsi qu'il a été dit aucune faute des ses filiales, BON ou Bourbon Ships n'est identifiée, de sorte que c'est vainement que les appelantes allèguent de négligences graves suant à la sécurité du navire commise par la société BOS dont elle devrait répondre .

La responsabilité de la société BOS sur le fondement de l'article 1386 alinéa 1er (ancien) du code civil

Les appelantes soutiennent que la société BOS doit être déclarée responsable du fait des produits défectueux matérialisés par les résidus de forage.

Elles disent que c'est l'armateur, producteur subséquent de déchets qui demeure responsable de l'élimination des déchets et de l'exploitation du navire à l'égard des tiers en matière de sécurité de son navire.

L'article 1386 alinéa 1er dans sa version ancienne applicable à la cause, dispose :

'Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime'.

Or, ainsi qu'il a été dit la qualité de producteur subséquent de déchets n'est pas établie en l'absence de traitement sur le navire, et Pemex, en est demeuré propriétaire.

Dès lors, et en tout état de cause, ces dispositions ne peuvent trouver à s'appliquer.

Aucune responsabilité par application des articles 1240 (nouveau), 1384 et 1386 alinéa 1er (dans leur version applicable à la cause) du code civil ne peut ainsi être retenue à l'encontre de la société BOS.

Sur la déchéance de responsabilité et les préjudices

La responsabilité des intimées dans le préjudice subi par le navire DON RODRIGO n'étant pas établie, est sans objet la demande des appelantes tendant à voir qualifier d'inexcusable la faute commise par les intéressées induisant la déchéance de la limitation de leur responsabilité par application de l'article 4 de la convention de Londres de 1976 pour :

- faute de témérité résultant de l'évacuation de déchets dangereux sur un navire de commerce , sans aucun marquage IMDG,,

- faute téméraire dans son obligation élémentaire de sécurité de l'armateur , producteur de déchet mettant en danger la vie de l'équipage et la navire DON RODRIGO lui-même,

- défaut d'assistance pour n'avoir pas déclenché l'alerte alors qu'il se trouvait à quelques milles nautiques du navire lors de son explosion.

Il en est de même des demandes relatives à la réparation des différents chefs de préjudice.

- Sur les autres demandes

Les intimées sollicitent des dommages-intérêts pour procédure abusive.

L'article 546 du code de procédure civile dispose que le droit d'appel est un droit qui appartient à toute partie qui y a intérêt, sous réserve toutefois de l'abus.

Le fait d'intenter une action ou d'opposer des moyens de défense à une demande n'est pas en soi générateur de responsabilité et la succombance du plaideur ne caractérise pas sa faute. Ainsi, c'est vainement qu'elles se prévalent d'un acharnement procédural à leur encontre au motif qu'elles ne sont pas concernées par les dommages allégués et la circonstance que les appelantes n'aient pas réglé les condamnations au titre des frais irrépétibles et aux dépens prononcées par le tribunal de commerce est à cet égard indifférente.

En outre, les allégations de documents tronqués par rapport à ceux communiqués en première instance et d'annexes volontairement dissimulées au contrat de location du navire 'DON RODRIGO' conclu avec Pemex, alors que ces pièces sont produites aux débats ne permettent pas d'établir l'intention malicieuse des appelantes.

Enfin, il n'apparaît pas que les arguments employés par les appelantes au soutien de leur appel, notamment entreprises fictives ou armateurs peu scrupuleux, soient de nature à caractériser un abus de leur droit d'exercer une voie de recours.

En conséquence, la demande de dommages-intérêts formée par les intimées est rejetée.

Les appelantes qui succombent en leur demandes, sont déboutées de leur demande au titre de l'article 700 du code de procédure civile et condamnées à payer sur ce fondement la somme globale de 50 000 euros aux intimées.

PAR CES MOTIFS

La Cour, statuant par arrêt contradictoire rendu publiquement,

CONFIRME le jugement en ce qu'il a rejeté l'exception de nullité de l'assignation ;

y ajoutant,

DÉCLARE irrecevables l'exception de nullité de l'assignation et celle de la déclaration d'appel au nom de Catling Underwriting Limited venant aux droits des Lloyds Wel2020 Wellington Underwriting ;

INFIRME le jugement en ce qu'il a déclaré irrecevables les demandes formées par les compagnies d'assurance demanderesses, Lloyds WEL 2020, Lloyds HIS 33, LloydsKLN 510, Lloyds AUW 609, Lloyds XL 1209, Lloyds RTH 1414, LloydsAES1225, Lloyds MAP 2791, les compagnies d'assurance XL Specialty Insurance, Mutual Marine Office, American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover ;

et, statuant à nouveau, de ce chef,

DÉCLARER recevables les demandes formées par les compagnies d'assurance appelantes à l'exception de Catlin Underwriting Agencies LTD venant aux droits de Lloyds WEL 2020 Wellington Underwriting, irrecevable en son appel ;

INFIRME le jugement en ce qu'il a déclaré irrecevables les demandes formées au nom de International Insurance Company Hannover ;

et, statuant à nouveau de ce chef,

DÉCLARE recevables les demandes formées au nom de International Insurance Company Haner qui a qualité à agir ;

Y ajoutant,

DÉCLARE recevables comme non prescrites les demandes formées par N Y Marine and General Insurance Compagny ;

CONFIRME le jugement pour le surplus ;

Y ajoutant,

DÉBOUTE les sociétés Maresca , Bourbon Ships, Bourbon Offshore Norway, Bourbon Offshore Marseille de leur demande de dommages-intérêts ;

DÉBOUTE la société Perforadora Central, les compagnies d'assurance , Lloyds HIS 33, Lloyds KLN 510, Lloyds AUW 609, Lloyds XL 1209, Lloyds RTH 1414, LloydsAES1225, Lloyds MAP 2791, les compagnies d'assurance XL Specialty Insurance, Mutual Marine Office, American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover ainsi que la société NY General & Marine Insurance et la société Prosight Specialty Management Company de leur demande au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

CONDAMNE in solidum la société Perforadora Central, les compagnies d'assurance, Lloyds HIS 33, Lloyds KLN 510, Lloyds AUW 609, Lloyds XL 1209, Lloyds RTH1414, Lloyds AES 1225, Lloyds MAP 2791, les compagnies d'assurance XL Specialty Insurance, Mutual Marine Office, American Offshore, Commonwealth Insurance, International Insurance Company Hannover ainsi que la société NY General & Marine Insurance et la société Prosight Specialty Management Company à payer aux sociétés Maresca, Bourbon Ships, Bourbon Offshore Norway, Bourbon Offshore Marseille la somme globale de 50 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

LES CONDAMNE in solidum aux dépens d'appel avec droit de recouvrement direct au profit de Maître Sylvie B..., avocat aux offres de droit.

Le Greffier, Le Président,

V. ROELOFS ML. F...