

TABLE DES MATIÈRES

TOME I

ABRÉVIATIONS	13
SOMMAIRE	17
INTRODUCTION GÉNÉRALE	19
I. Le domaine matériel de la recherche : les pollutions majeures résultant du transport maritime	22
A. Le contexte économique spécifique du transport maritime	22
B. Notion de pollutions maritimes majeures	24
1. Notion de pollution	25
2. Notion de catastrophe	29
II. Le domaine juridique de la recherche : un système juridique adapté au traitement des pollutions majeures résultant du transport maritime	30
A. L'identification des sources du système	30
B. La construction d'un système juridique adapté	33
1. La mise en échec du droit commun de la responsabilité civile par les dommages catastrophiques	34
2. La mise en échec du dispositif CLC/ FIPOL par les pollutions maritimes majeures	36
3. Proposition d'un système adapté	38
III. A. Les principes fondateurs du système	43
1. Le principe d'équité	43
2. Le principe de sécurité	43
B. La logique de construction du système	46
1. La logique de séparation	46
2. La logique de responsabilisation	48

PREMIÈRE PARTIE

VERS UN RÉGIME D'INDEMNISATION GARANTIE, «INDÉPENDANT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE»

TITRE I – Vers l'exclusion de la responsabilité objective du propriétaire de navire : une institution inadaptée au besoin d'indemnisation des victimes de pollutions majeures	57
CHAPITRE I – Une institution inutilement dénaturée à des fins indemnitaires : la « responsabilité-fiction » du propriétaire du navire pollueur	59
Section 1 – La pré-désignation du propriétaire de navire comme responsable de la pollution, stigmate de la « dégradation juridique du concept de responsable »	61
Sous-section 1 – La diversité des critères d'imputation de la responsabilité utilisés par le droit au contact d'un facteur de dangerosité	61
§ 1. La garde, un critère de désignation du responsable d'une pollution maritime par défaut	62

A.	La garde, un possible critère d'imputation de la responsabilité en présence de pollutions maritimes.....	62
1.	La garde, un critère opportun en théorie.....	63
2.	La garde, un critère utilisé par la jurisprudence	64
3.	La garde, un critère affiné en présence de choses dangereuses	65
B.	Les limites du critère de la garde en présence de pollution maritime	67
1.	Une application contestable s'agissant de phénomènes de pollutions maritimes	67
2.	Une utilisation supposant de surmonter certains obstacles liés à l'identification du gardien	68
3.	Une utilisation proscrite en présence de certains faits du navire.....	70
§ 2.	Le régime de responsabilité du fait des produits défectueux, une possible source d'inspiration pour la désignation du responsable d'une pollution maritime.....	72
A.	Un régime pertinent en apparence	72
1.	Une pertinence vérifiée à l'aune du contenu de la Directive	73
2.	Une pertinence consacrée par l'affaire de l'Ocean Liberty	74
B.	Un régime en fait inadapté aux pollutions maritimes	75
§ 3.	L'existence d'un consensus autour du critère de l'exploitation professionnelle.....	75
A.	Explication du critère de l'exploitation professionnelle	76
1.	Un critère associé au pouvoir de contrôle.....	76
2.	Un critère appelé à varier selon l'interprétation de la notion de contrôle.....	76
B.	Applications du critère de l'exploitation professionnelle	77
1.	La responsabilité du transporteur routier, ferroviaire, et fluvial de marchandises dangereuses : la logique transport ?.....	78
2.	La responsabilité de l'exploitant d'une installation nucléaire, la logique nucléaire.....	79
3.	La responsabilité de l'exploitant d'une plate-forme pétrolière : une logique maritimo-terrestre	80
4.	La responsabilité de l'exploitant en cas d'atteintes à l'environnement dans les textes européens : vers une logique environnementale.....	81
Sous-section 2 – La singularité du critère d'imputation choisi par le droit maritime conventionnel des pollutions : la propriété du navire.....		82
§ 1.	L'unicité du critère de rattachement dans les dispositifs conventionnels, la propriété du navire.....	83
A.	La propriété du navire, un gage apparent de sécurité	83
1.	La complexité de la notion d'armateur : un élément à décharge pour l'« exploitant marin »	83
2.	La simplicité de la qualité de propriétaire, un « élément à charge » pour le propriétaire de navire	85
B.	La tentation du contournement du « risque de propriété », un facteur d'instabilité.....	87
1.	L'abandon de la fonction armatoriale par les compagnies pétrolières.....	88
a)	Une initiative <i>a priori</i> judicieuse : les leçons de l' <i>Amoco-Cadiz</i> et de l' <i>Exxon Valdez</i>	88
b)	Une initiative peut-être malheureuse : les futures leçons de l' <i>Erika</i> ?	88
2.	La créativité de l'arsenal déployé par les armateurs pour contourner le« risque de propriété »	90

a) Les montages sociétaires inextricables : la stratégie de camouflage (L'exemple de l' <i>Erika</i>).....	90
b) La pratique <i>des single ship companies</i> : la stratégie du patrimoine d'affectation.....	92
3. La réactivité des juridictions : le perçage du voile de la personnalité morale (l'exemple de l' <i>Amoco Cadiz</i>).....	93
§ 2. La multiplicité des critères d'imputation de la responsabilité dans la législation américaine : l'assurance d'une efficacité accrue ?.....	96
A. Un élargissement confiné de la notion de « partie responsable ».....	96
1. L'exploitant, responsable au même titre que le propriétaire.....	97
2. Le tiers potentiellement responsable : notion et appréciation.....	99
B. Les opportunités offertes par une acception large de la notion de contrôle.....	105
1. Le contrôle opérationnel et le sort du <i>shipmanager</i>	105
a) Le contenu des fonctions de <i>shipmanager</i>	105
b) Les conséquences des fonctions exercées : l'assimilation du <i>shipmanager</i> au propriétaire.....	106
2. Le contrôle financier et le sort réservé aux banquiers et actionnaires.....	108
Section 2 – La conversion forcée du droit maritime à la logique indemnitaire, stigmaté du « gauchissement » des règles de responsabilité civile en présence de pollutions maritimes.....	111
Sous-section 1 – Une nécessaire concentration sur l'objectif de réparation.....	111
§ 1. La renonciation implicite à la fonction de régulation des comportements.....	111
A. L'apparente fonction de régulation des comportements de la responsabilité de plein droit.....	112
1. La responsabilité de plein droit, un outil de « dissuasion des comportements anti-sociaux ».....	112
2. La responsabilité de plein droit, un possible vecteur de responsabilisation du propriétaire de navire.....	113
B. Des déficiences de la responsabilité de plein droit dans une fonction de régulation des comportements.....	114
1. La faible fonction régulatrice de la responsabilité de plein droit en général.....	114
2. Le faible pouvoir de régulation de la responsabilité de plein droit sur le propriétaire du navire.....	115
§ 2. L'identification des fondements de la responsabilité strictement curative.....	116
A. La garantie, un possible fondement de la responsabilité de plein droit du propriétaire du navire-pollueur ?.....	117
1. La théorie de la garantie : un fondement original de la responsabilité en général.....	117
2. La théorie de la garantie : un fondement particulier de la responsabilité du propriétaire du navire-pollueur.....	118
B. Le risque, fondement équivoque de la responsabilité de plein droit du propriétaire du navire pollueur.....	119
1. Le milieu maritime : un espace favorable à l'ancrage de la théorie du risque.....	120
2. Le milieu maritime : un espace de décryptage pour la théorie du risque.....	121
a) Un risque maritime ?.....	122

b) Un risque créé par la nature polluante ou dangereuse des substances.....	123
Sous-section 2 – La révision globale des standards du droit maritime classique face aux pollutions.....	125
§ 1. La suppression de l'exigence d'une faute.....	125
A. Des avatars de la responsabilité aquilienne pour le développement du droit des pollutions maritimes.....	126
1. Le risque de non-identification de l'auteur.....	127
2. Le risque de démesure entre l'acte fautif et le dommage.....	128
B. Des conséquences de l'abandon de la faute comme fait générateur de responsabilité pour pollution maritime.....	128
1. La renonciation à tout examen des comportements.....	129
2. La consolidation de la responsabilité dans sa fonction d'indemnisation.....	129
§ 2. La canalisation de la responsabilité.....	130
A. L'effet principal : la désignation d'un garant unique.....	131
B. Les effets secondaires : la création d'immunités.....	131
1. L'élargissement de l'effet immunisant de la canalisation sous l'empire du protocole de 1984.....	132
2. L'appréciation critique des immunités.....	133
a) Les immunités justifiées au nom de l'équité.....	133
b) Les immunités contestables au nom de la prévention.....	133
C. Le caractère imparfait de la canalisation.....	135
1. Le rejet du prototype nucléaire.....	135
2. La possible « levée des immunités » et le maintien des actions récursives.....	136
§ 3. L'introduction de causes d'exonération.....	137
A. L'examen critique des exonérations prévues par le système international pétrolier.....	137
1. L'acte de guerre.....	138
2. Les phénomènes naturels de caractère exceptionnel.....	138
3. Le fait intentionnel d'un tiers.....	140
4. La négligence d'un gouvernement dans l'entretien des feux et des autres aides à la navigation.....	141
5. La faute de la victime.....	142
6. La non-déclaration ou fausse déclaration par le chargeur de la nature dangereuse de la marchandise.....	143
B. L'approche singulière des cas d'exonération dans le système américain.....	144
1. L'utilité relative des cas d'exonération dans le système américain.....	144
2. La déchéance du droit à invoquer un cas d'exonération.....	146
Conclusion du chapitre I.....	147
CHAPITRE II – Une institution ostensiblement bridée dans sa fonction d'indemnisation : la « garantie-fiction » du propriétaire du navire pollueur.....	149
Section 1 – Le plafonnement de l'indemnisation par la limitation armatoriale de responsabilité.....	150
Sous-section 1 – Le principe de limitation de responsabilité, un pilier du droit maritime ébranlé par le risque écologique majeur.....	151
§ 1. Vers une remise en cause des justifications purement maritimes.....	151
A. Du principe de limitation comme « pierre angulaire » du droit maritime.....	151

1.	Un principe fondé sur l'idée de réciprocité	151
2.	Un principe mâtiné de péril de mer.....	152
B.	Du principe de limitation, comme « pièce rapportée » dans le droit des pollutions ?	154
1.	Une intégration contre-nature par la Convention CLC	155
a)	Le principe de réciprocité bafoué.....	155
b)	Le principe de réparation intégrale compromis.....	155
c)	Le principe d'exclusivité armatoriale abandonné	157
2.	Une éviction largement encouragée par le système américain	157
a)	Un maintien de pur principe dans l'Oil Pollution Act	158
b)	Une exclusion de principe dans les législations étatiques.....	159
§ 2.	Vers une remise en cause des justifications socio-économiques du principe	160
A.	L'affaiblissement de l'excuse de l'« intérêt général »	161
1.	Vers une remise en cause de la conception économique de l'intérêt général	161
2.	Vers une conception écologique de l'intérêt général	164
B.	La fragilisation de l'excuse de l'assurabilité.....	165
1.	L'assurabilité du risque : fondement contemporain de la limitation ?	166
2.	L'inassurabilité du risque, une contrevérité délibérément entretenue ?	168
a)	La faculté laissée à l'assureur d'introduire une limitation de sa couverture	168
b)	La sous-estimation de la capacité de l'assurance	169
c)	La couverture du risque de pollution en dehors de toute limitation : l'exemple américain	171
Sous-section 2 – La pratique de la limitation, un révélateur de l'inadéquation du droit maritime face au risque écologique majeur		172
§ 1.	La standardisation de la limitation en droit maritime, obstacle à la prise en charge du risque écologique majeur	172
A.	La standardisation de l'indice servant au calcul de la limitation : la jauge du navire.....	173
B.	La standardisation de la procédure de limitation de réparation.....	176
1.	La constitution du fonds	176
2.	La distribution du fonds.....	177
§ 2.	La marginalisation du risque maritime face au risque écologique dans la mise en œuvre de la limitation	179
A.	Une spécialisation des seuils de limitation en fonction de la nature des cargaisons transportées	179
1.	La limite de responsabilité dans le secteur nucléaire	180
2.	La limite de responsabilité du propriétaire de navire pétrolier	181
3.	La limite de responsabilité du propriétaire du navire transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses.....	183
B.	La part prépondérante des intérêts liés à la cargaison en cas de risque écologique majeur	185
Section 2 – Le conditionnement de l'indemnisation par la couverture armatoriale du risque-pollution		188
Sous-section 1 – Les concessions de l'assureur maritime au législateur : l'assurance obligatoire		188
§ 1.	Obligation d'assurance : l'aménagement imposé d'une garantie.....	189
A.	Les enjeux du principe de l'assurance obligatoire	189

1.	La signification du principe : l'amélioration de l'accessibilité de la garantie	189
2.	La généralisation du principe : la suppression de l'exemption pour les petits navires	191
3.	Violation du principe : l'absence de couverture	192
B.	La preuve de la garantie	193
1.	La preuve de l'existence de la garantie	193
2.	La preuve de la solidité de la garantie	195
a)	Fiabilité du fournisseur de la garantie	195
b)	Fiabilité de la reconnaissance réciproque entre États	196
§ 2.	La substitution conventionnelle de l'assureur au responsable	197
A.	L'expression de la substitution : l'action directe	197
1.	Le mécanisme de l'action directe	197
2.	La protection de l'action directe : l'inopposabilité de la règle « pay first »	198
B.	Appréciation de l'effacement : le transfert de la responsabilité sur l'assureur	200
1.	La substitution de l'assurance à la responsabilité	200
2.	La « réduction de la responsabilité à une valeur marchande »	202
Sous-section 2 – Les conditions imposées par l'assureur au législateur : les contours de la responsabilité		203
§ 1.	Une organisation quasi-monopolistique de la couverture du risque-pollution	204
A.	Les alternatives à l'« Association internationale des P&I Clubs » : des structures sous influence	204
1.	La couverture « hors association » dans le cadre international	205
2.	La couverture « hors association » dans le cadre de l'OPA	206
3.	La couverture « hors association » du risque nucléaire	206
B.	La position de force de l'Association internationale des P&I Clubs face au législateur	207
1.	Le regroupement des clubs	207
2.	La concentration des pouvoirs au sein des P&I Clubs	211
§ 2.	Une proposition de couverture du risque largement en deçà de la capacité réelle de l'assurance	211
A.	Aspects juridiques de l'assurabilité	212
B.	La structure financière de l'assurance proposée par l'Association internationale des P & I Clubs	215
Conclusion du Chapitre II		217
CONCLUSION DU TITRE I		219
Titre II – Vers l'exclusivité des fonds d'indemnisation-marchandises : une mutation commandée par le souci de garantir aux victimes une réparation intégrale		223
CHAPITRE I – De l'obligation de réparation subsidiaire des « fonds-marchandises » : L'amorce d'une logique environnementale d'indemnisation		225
Section 1 – Le FIPOL, une matrice pour le financement du risque d'environnement		226
Sous-section 1 – Un moyen de financement consacrant partiellement le principe du pollueur-payeur au sein du dispositif conventionnel		227

§ 1.	Le principe du pollueur-payeur : un principe d'indemnisation exclusif de tout recours à la responsabilité.....	227
A.	L'autonomisation de l'indemnisation.....	227
1.	De l'émergence du principe du pollueur-payeur.....	227
a)	Essai de définition juridique d'un principe économique.....	228
b)	Portée juridique du principe : le refus de l'assimilation à une responsabilité objective.....	230
2.	De l'autosuffisance des fonds d'indemnisation.....	233
B.	L'automatisme de l'indemnisation.....	235
1.	L'automatisme inhérent au principe de solidarité gouvernant le fonctionnement du fonds.....	236
2.	L'automatisme de l'alimentation du fonds.....	237
§ 2.	Le principe du pollueur-payeur : une efficacité altérée du fait de sa cohabitation avec la responsabilité.....	240
A.	Le rôle essentiellement complémentaire du fonds.....	241
B.	Un rôle accessoire de substitution.....	241
1.	L'insolvabilité du propriétaire de navire.....	242
2.	L'anonymat du propriétaire de navire.....	243
3.	L'exonération de responsabilité du propriétaire.....	244
Sous-section 2 – Un moyen de financement du « manque à gagner écologique ».....		245
§ 1.	La problématique du « filtre de la causalité ».....	248
A.	La rigueur du filtre de la causalité en Common Law.....	248
B.	La relative souplesse du filtre de la causalité en droit civil.....	251
1.	L'appréciation du <i>lucrum cessans</i> à l'aune des principes généraux de la causalité.....	251
2.	Une appréciation du <i>lucrum cessans</i> d'origine maritime plus souple.....	252
§ 2.	Approche analytique de la recevabilité du préjudice économique pur par le FIPOL.....	253
A.	L'incidence du lien de causalité sur la recevabilité du préjudice économique pur.....	254
1.	Les liens de causalité motivant l'indemnisation.....	254
2.	Lien de causalité légitimant le refus d'indemnisation.....	257
B.	L'incidence de la prévention sur le droit à indemnisation du préjudice économique pur.....	259
1.	La recevabilité des demandes d'indemnisation portant sur les mesures visant à éviter ou à réduire le préjudice économique.....	259
2.	L'obligation faite à la victime de minimiser son propre dommage.....	261
Section 2 – Le FIPOL, une esquisse de gestion du risque d'environnement.....		263
Sous-section 1 – Une esquisse de gestion du contentieux environnemental.....		263
§ 1.	Le recours à la transaction : la contractualisation de la réparation au sein du FIPOL.....	264
A.	Principe de la transaction : explication d'une technique.....	265
B.	Pratique transactionnelle du FIPOL : application d'une technique.....	266
§ 2.	L'intérêt du « système transactionnel FIPOL » : la régulation extra-judiciaire du contentieux.....	270
A.	Mise en exergue de l'intérêt de la voie transactionnelle.....	270
1.	La régulation du contentieux, un intérêt topique de la voie transactionnelle.....	270
2.	La régulation du contentieux : un intérêt topique du système transactionnel FIPOL.....	272

a)	La valeur didactique d'une étude croisée des sinistres de l' <i>Amoco-Cadiz</i> et du <i>Tanio</i>	273
b)	Les enseignements positifs tirés d'autres expériences du FIPOL.....	274
B.	Un intérêt « sous influence » : les conditions de la régulation.....	276
1.	La tacite acceptation de la notion de dommage réparable et des critères de recevabilité fixés par les Fonds.....	276
2.	La tacite acceptation des exigences procédurales et probatoires.....	282
a)	Les exigences procédurales.....	283
b)	Les exigences probatoires.....	285
Sous-section 2 –	Une esquisse de « gestion de la réparation du dommage écologique ».....	286
§ 1.	Les conditions d'une indemnisation au titre des mesures de sauvegarde.....	287
A.	Les conditions relatives à l'intervention elle-même.....	288
1.	La conception étroite de l'intervention indemnisable : l'approche téléonomique.....	288
a)	L'approche téléonomique : le cadre classique.....	288
b)	L'approche téléonomique : le cadre particulier de l'assistance.....	290
2.	La conception extensive de l'intervention indemnisable : la démarche « assimilatrice ».....	293
a)	L'assimilation des dommages causés par les mesures préventives aux dommages de pollution.....	293
b)	L'assimilation des mesures prises en vue d'éviter un déversement aux mesures de sauvegarde.....	294
B.	Conditions relatives à l'auteur de l'intervention.....	296
1.	Vers une prise en compte de l'intervention du bénévole.....	296
2.	La prise en compte de l'intervention professionnelle.....	298
§ 2.	L'évaluation de l'intervention indemnisable.....	301
A.	L'incidence du test de raisonabilité sur l'évaluation de l'intervention indemnisable.....	302
1.	L'approche doctrinale.....	303
2.	L'approche jurisprudentielle.....	305
B.	Les exigences de la pratique comptable du FIPOL face aux demandes d'indemnisation des autorités étatiques.....	309
Conclusion du Chapitre I	311
CHAPITRE II – Vers l'obligation de réparation principale et intégrale des « fonds-marchandises » : l'aboutissement d'une logique environnementale d'indemnisation.....		
Section 1 –	Les obstacles actuels à la réalisation d'une logique environnementale de l'indemnisation.....	314
§ 1.	La banalisation du risque induite par la mécanique du fonds.....	315
A.	La dilution de la charge de réparation.....	315
B.	L'exclusion du dommage écologique pur de l'assiette de la réparation.....	316
1.	De l'incertitude scientifique de l'atteinte aux dangers de la non-reconnaissance d'un droit autonome à réparation pour le dommage écologique pur.....	317
2.	Les obstacles juridiques à la prise en compte du préjudice écologique pur.....	322
§ 2.	Le plafonnement de la réparation.....	324

A.	Recherche d'une possible justification au plafonnement.....	325
B.	Vers une nécessaire remise en cause du plafonnement.....	326
1.	Une modalité de fonctionnement du fonds critiquable en son principe.....	326
a)	Critique <i>ratione materiae</i>	326
b)	Critique <i>ratione personae</i>	328
2.	Un aménagement de l'indemnisation non constitutif d'un impératif de gestion collective.....	329
§ 3.	Les possibles aléas dans la mise en œuvre des fonds marins.....	330
A.	L'absence de réparation : les possibles causes d'exonération des fonds.....	330
1.	L'acte de guerre.....	331
2.	La source de pollution inconnue.....	331
2.	La négligence contributive de la victime.....	332
B.	Les dissonances dans la réparation : les possibles causes de partialité.....	332
1.	La partialité des États-parties : le difficile exercice du devoir de neutralité au sein du FIPOL.....	333
2.	La partialité des fonds : l'atteinte aux droits des victimes ?.....	335
C.	Les turbulences dans la réparation : le FIPOL soumis à la loi du for.....	339
Section 2 –	Les possibles modalités de réalisation d'une logique environnementale d'indemnisation.....	342
Sous-section 1 –	Le souhaitable rejet des solutions de « replâtrage ».....	342
§ 1.	La précarité annoncée du Fonds international complémentaire.....	343
A.	Une initiative vaine face aux phénomènes catastrophiques.....	344
B.	Une initiative révélant l'incapacité du droit à appréhender les phénomènes catastrophiques.....	345
§ 2.	L'impropriété des solutions nationales face aux pollutions majeures.....	349
A.	L'impropriété d'une obligation étatique de réparation complémentaire.....	350
1.	L'invocation théorique d'une obligation étatique face aux dommages catastrophiques.....	350
2.	L'absence pratique d'obligation étatique de réparation.....	352
a)	L'indemnisation complémentaire de l'État en présence de pollutions maritimes nucléaires.....	352
b)	La solidarité nationale face aux pollutions maritimes majeures.....	355
B.	L'impropriété du droit national comme fondement de l'obligation de réparer.....	258
1.	La Loi sur les déchets : une loi déclarée impropre par les tribunaux.....	359
2.	Le recours à la loi sur les épaves, une proposition doctrinale à l'ambition nécessairement limitée.....	361
Sous-section 2 –	Le projet réaliste de construction d'un « super-fonds- marchandises » comme réponse au phénomène catastrophique.....	362
§ 1.	Une logique de garantie industrielle exclusive.....	363
A.	Le fonds comme modalité exclusive de réalisation de la garantie industrielle.....	363
1.	Une logique de garantie.....	363
2.	Une logique d'exclusivité.....	366

B.	Le « risque-marchandise » comme pierre angulaire d'un système de solidarité des propriétaires de cargaisons	369
§ 2.	Vers une logique de réparation intégrale	372
A.	L'identification des enjeux liés à l'introduction de la réparation illimitée	372
B.	Les modalités concrètes de réalisation d'une réparation illimitée	373
§ 3	Une logique plus respectueuse du droit des victimes de pollution	376
Section 3 –	L'aboutissement d'une logique : vers la reconnaissance d'un droit spécifique à réparation pour l'environnement marin, victime de pollution	380
Sous-section 1–	L'expérience américaine : un archétype de réparation de l'environnement marin plutôt constructif	381
§ 1.	L'émergence du préjudice écologique : l'impulsion donnée par la Common law	382
A.	L'impulsion donnée quant à la détermination de la qualité pour agir	383
B.	L'impulsion donnée quant à l'évaluation du dommage écologique : les leçons du <i>Zoe Colocotroni</i>	384
1.	Le rejet de la règle de la diminution en valeur	385
2.	L'admission du coût de la remise en état effective	386
§ 2.	L'officialisation de la logique environnementale : l' <i>Oil Pollution Act</i> , un modèle législatif de référence	387
A.	Les dispositions environnementales de l'OPA	387
B.	La procédure d'évaluation des dommages aux ressources naturelles dans le cadre d'une remise en état	389
§ 3.	La délicate problématique de l'évaluation du préjudice écologique pur	391
A.	L'impératif d'évaluation	393
1.	La nécessaire extension de la valeur d'environnement au-delà de la valeur d'usage	393
2.	Le choix d'une méthode d'évaluation adaptée à la mesure de la diminution en valeur	395
B.	Le caractère potentiellement subversif des méthodes économiques d'évaluation	396
1.	Des méthodes particulièrement exigeantes dans leur mise en œuvre	396
a)	L'exigence informationnelle : le cas du <i>Little Salmon</i>	397
b)	L'exigence financière : l'exemple de l' <i>Exxon Valdez</i>	398
2.	Des méthodes critiquables	400
a)	Des méthodes critiquables en elles-mêmes	400
b)	Des méthodes critiquables à l'aune du système américain et de ses imperfections	402
Sous-section 2 –	L'exigence internationale de réparation du dommage écologique marin : un prototype à construire	404
§ 1.	L'absence de prise en compte du préjudice écologique pur : un vecteur d'affaiblissement du FIPOL	405
A.	Un acharnement juridique dans l'ignorance du préjudice écologique pur	405
B.	L'affranchissement frondeur des juridictions nationales	408
1.	L'affaire du <i>Patmos</i>	409
2.	L'affaire du <i>Haven</i>	410
§ 2.	L'urgence d'une prise en compte du préjudice écologique pur : un possible vecteur de consolidation du FIPOL	412

A.	L'émergence de courants favorables à la réparation des dommages écologiques purs	413
1.	Les courants nationaux	413
a)	La phase jurisprudentielle	413
b)	La phase législative	415
2.	Le courant communautaire	417
3.	Le courant doctrinal : le plaidoyer	419
B.	Proposition d'un modèle de réparation adapté aux particularités du dommage écologique	421
1.	Les modes de réparation	421
a)	La réparation en nature comme principe	421
b)	La réparation pécuniaire à titre subsidiaire	423
2.	La qualité pour agir	432
a)	L'environnement, sujet de droit	432
b)	L'État, ou ses organes publics en tant que représentants de la collectivité	433
c)	Les organismes de défense de l'environnement	435
	Conclusion du chapitre II	437
	CONCLUSION DU TITRE II	439
	CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE	441

TOME II

**SECONDE PARTIE
VERS UN RÉGIME DE RESPONSABILITÉ RESTAURÉ
DANS SA FONCTION DE RÉGULATION DES COMPORTEMENTS**

SOMMAIRE TOME II.....	453
TITRE I – L'impératif de stigmatisation des comportements maritimes à risque : de la résurgence de la responsabilité aquilienne et du perfectionnement de sa fonction normative	457
CHAPITRE I – Revaloriser la responsabilité aquilienne pour mieux identifier les « comportements maritimes à risque »	459
Section 1 – De la résurgence inéluctable de la responsabilité individuelle	461
§ 1. La faute, fondement naturel de la responsabilité	462
A. La conception classique de la faute	462
1. Essai de définition de la faute	463
a) L'illicéité, élément objectif de la faute	463
b) L'imputabilité, élément subjectif de la faute	463
2. Le rôle dévolu à la faute dans la responsabilité	464
B. Vers une conception renouvelée de la faute	465
1. L'interpénétration des notions de faute et de risque	466
a) La place du risque dans la responsabilité aquilienne	466
b) La place de la faute dans la responsabilité pour risque	467
2. Vers une régénération du concept de faute par le risque : notion de risque fautif	467
§ 2. La faute, un outil irremplaçable de régulation des comportements	469
A. La « dimension préventive » de la faute	469
B. La dimension répressive de la faute	470
Section 2 – Vers une « repersonnalisation » de la responsabilité pour pollution maritime	471
Sous-section 1 – La part prépondérante de l'opérateur du navire	473
§ 1. Le « risque-homme » comme source de responsabilité personnelle de l'armateur	475
A. La faute du préposé comme source de responsabilité pour le commettant	476
1. L'existence d'une faute du préposé maritime	477
2. La position du capitaine au regard de la responsabilité des commettants	480
B. La faute personnelle de l'employeur	484
1. L'incompétence professionnelle du personnel maritime	485
a) Essai de définition de l'incompétence professionnelle	485
b) La preuve de la « due diligence » par l'armateur	486
2. La mauvaise gestion du personnel maritime	487
a) Le manque de formation ou de communication d'informations particulières	487
b) L'absence de surveillance du personnel	488
c) La maltraitance du personnel	489
§ 2. Le « risque-navire » comme source de responsabilité individuelle pour l'armateur	491
A. Le concept de navigabilité	491
1. La navigabilité : une qualité objective du navire	491

2.	La navigabilité : le produit des diligences de l'armateur	492
B.	La preuve de l'innavigabilité	493
1.	La valeur probatoire des certificats de navigabilité.....	493
2.	De l'opportunité d'introduire des présomptions d'innavigabilité.....	494
a)	Justifications de la proposition.....	494
b)	Le possible cadre de la présomption.....	497
Sous-section 2 – La part de responsabilité nécessairement inégale des auxiliaires de sécurité maritime		498
§ 1.	Vers une responsabilité mieux calibrée des sociétés de classification : de la nécessaire prise en compte de leur action structurelle en faveur de la sécurité maritime	499
A.	Une responsabilité justifiée par la nature et l'étendue de leurs attributions	500
1.	Les missions privées : la délivrance de certificats de classification....	500
a)	La valeur juridique des certificats de classification	501
b)	La définition de l'intensité des obligations de classification.....	504
2.	Les missions dites statutaires ou déléguées par les États.....	506
B.	Une responsabilité discutable quant à ses conditions de mise en jeu par les victimes de pollution	509
1.	La mise en jeu de la responsabilité au titre des prestations privées....	509
2.	La mise en jeu de la responsabilité au titre des missions statutaires ...	513
§ 2.	La responsabilité pondérée de l'assistant, reflet de sa participation circonstancielle à la sécurité maritime.....	516
A.	Une participation circonstancielle mais prépondérante à la sécurité environnementale	517
1.	Une « obligation de moyen » élargie à la protection de l'environnement	517
2.	Une obligation de protection de l'environnement encouragée par le versement d'une indemnité spéciale	519
B.	Une volonté de modération du risque de responsabilité pour une optimisation de la sécurité environnementale	522
1.	L'extension de la prérogative de limitation de responsabilité à l'assistant.....	522
2.	La limitation de la responsabilité de l'assistant aux seules hypothèses de conduite gravement fautives	524
Sous-section 3 – La part de responsabilité « non négociable » des États.....		526
§ 1.	L'existence de manquements fautifs caractérisés des États en matière de sécurité.....	527
A.	La négligence caractérisée des États du pavillon.....	527
1.	Le phénomène de la complaisance ou l'aménagement d'un cadre propice à la négligence.....	528
2.	Le phénomène de la complaisance ou un catalyseur de l'insécurité maritime.....	531
B.	La négligence caractérisée des États côtiers.....	532
1.	Des États pressentis dans un rôle de « filet de sécurité ».....	533
a)	La possible substitution de l'État du port aux États du pavillon en matière de contrôle ?	533
b)	La revendication légitime par l'État côtier d'un droit d'auto-protection.....	536
2.	Des États démentis par les catastrophes dans leur rôle de garant de la sécurité.....	537
a)	L'insuffisance des contrôles ou le syndrome des ports de complaisance.....	538

b) La mauvaise gestion de crise par les États côtiers, source de réflexion	541
§ 2. Vers une mise en cause de la responsabilité des pavillons de complaisance.....	544
A. Une possibilité de mise en cause, pour l'heure, largement théorique	544
1. L'existence d'un arsenal juridique.....	544
2. Une immunité susceptible d'hypothéquer la mise en cause de la responsabilité de l'État complaisant.....	546
B. Vers une mise en cause effective de la responsabilité des États de complaisance ?.....	547
1. La légitimité juridique de la mise en cause de la responsabilité des États de complaisance	547
2. Les voies de droit susceptibles de conduire à une mise en cause effective de la responsabilité des États de complaisance	549
Conclusion du chapitre I	554
CHAPITRE II – Réactiver la fonction normative de la responsabilité pour mieux prévenir les comportements maritimes à risque.....	557
Section 1 – L'obligation de se comporter en « bon professionnel » du transport maritime.....	558
Sous-section 1 – Le respect des obligations contractuelles.....	559
§ 1. La spécificité des obligations professionnelles.....	560
A. Notion de professionnel	560
B. La spécificité de la responsabilité professionnelle.....	561
1. Une responsabilité appréciée plus sévèrement que celle du profane.....	561
2. Une responsabilité remettant en cause la distinction entre responsabilité délictuelle et contractuelle.....	562
§ 2. L'étendue des obligations professionnelles.....	563
A. L'obligation de compétence.....	564
1. Notion de compétence professionnelle	564
a) Les compétences techniques	564
b) L'acquisition de connaissances périphériques.....	564
2. Les obligations traditionnellement associées à la compétence professionnelle	565
a) L'obligation de prévision	565
b) L'obligation d'efficacité.....	567
B. Les obligations considérées comme les suites nécessaires du contrat	568
1. L'obligation de loyauté.....	568
2. Les obligations d'information.....	569
Sous-section 2 – Le respect des « obligations déontologiques » énoncées dans les codes de conduite privés.....	571
§ 1. La multiplication des Codes de conduite privés dans le domaine maritime	572
A. La diversité des codes de conduite privés en matière maritime	572
1. Présentation critique des principaux « codes maritimes de conduite privés »	572
2. La Fonction officielle des Codes de conduite privés	575
B. La spécificité du vetting	577
§ 2. La valeur juridique des codes de conduite privés dans le domaine maritime	580

A.	De la nécessaire juridicisation des codes.....	580
1.	Les fonctions officieuses des codes maritimes de conduite.....	581
a)	L'octroi d'un avantage concurrentiel.....	581
b)	La réduction de la pression législative.....	582
2.	De la nécessité de reconnaître une valeur juridique à part entière aux codes de conduite privés.....	583
a)	Les insuffisances de l'autorégulation professionnelle	584
b)	Les dangers intrinsèques d'une absence de juridicité des codes de conduite.....	585
B.	Les moyens de la juridicisation des codes maritimes de conduite	586
1.	Les codes de conduite, modes privilégiés d'expression des standards professionnels	586
2.	Les codes de conduite, moyens de sanction d'une faute professionnelle	587
Section 2 –	L'« obligation » particulière de sécurité des acteurs du transport maritime	593
Sous-section 1 –	La finalité réparatrice, conception classique de l'« obligation de sécurité ».....	594
§ 1.	Approche juridique du concept de sécurité	594
A.	Notion de sécurité maritime.....	594
B.	Le contenu de l'« obligation de sécurité » en droit de la responsabilité	598
1.	L'obligation de prévoir.....	599
2.	L'obligation d'agir.....	600
§ 2.	La prise en compte ex-post de l'exigence de sécurité par le droit de la responsabilité.....	601
A.	La prise en compte explicite : l'obligation de sécurité stricto sensu.....	601
B.	La prise en compte implicite : le manquement à une obligation de prudence et de diligence	603
Sous-section 2 –	La finalité préventive : vers une conception renouvelée de l'obligation de sécurité.....	604
§ 1.	La nature de l'action en responsabilité civile fondée sur une conception renouvelée de l'obligation de « sécurité maritime ».....	605
A.	Une action préventive.....	606
1.	L'explication de la démarche préventive de la responsabilité	606
2.	L'association du Code ISM à une démarche préventive de la responsabilité	610
B.	Une action collective.....	612
1.	Vers l'introduction d'une class action à la française.....	613
2.	Les parties prenantes à l'action collective	614
a)	Les demandeurs	614
b)	Les défendeurs à l'action.....	615
3.	Le juge de l'action	616
a)	La détermination du juge compétent.....	616
b)	La fonction du juge.....	617
§ 2.	Le régime de l'action en responsabilité civile préventive	618
A.	La condition tenant à l'existence d'un « risque de préjudice »	619
B.	La condition prospective tenant à l'existence d'un risque de causalité.....	621
Conclusion du Chapitre II.....		622
CONCLUSION DU TITRE I.....		625

TITRE II – L'impératif de sanction des comportements maritimes à risque : de la nécessaire complémentarité des fonctions punitives des responsabilités civile et pénale	627
CHAPITRE I – Du nécessaire recentrage de la responsabilité pénale sur sa traditionnelle fonction punitive	629
Section 1 – Le risque de détournement de la sanction pénale à des fins indemnitaires	630
§ 1. L'action civile devant le juge pénal, une action à vocation indemnitaire	631
A. La réparation, objectif affiché de l'action civile	631
1. Des caractères de réparation identiques	631
2. Des modalités de réparation identiques	632
B. La sanction, objet discuté de l'action civile	633
1. Le caractère controversé de l'objet vindicatif de l'action civile	634
2. Le caractère vindicatif de la constitution de partie civile	635
§ 2. La constitution de partie civile, une initiative susceptible de stimuler les vellétés indemnitaires du juge pénal	637
A. Les fonctions traditionnelles du droit pénal	637
1. La fonction punitive	637
2. La fonction préventive	638
3. Les risques de dénaturation liés au développement d'une fonction indemnitaire	639
2. Le risque d'objectivation	641
B. Propositions en vue de juguler le risque de dénaturation du droit pénal	642
Section 2 – Du souhaitable recentrage de la sanction pénale sur sa traditionnelle fonction punitive	643
Sous-section 1 – Le recentrage par le choix des infractions	644
§ 1. L'infraction de pollution, normalisation des comportements maritimes à l'égard de l'environnement marin	644
A. L'apport des « infractions-obstacles » de pollution à la normalisation des comportements	645
1. Définition de la notion d'« infraction-obstacle »	646
2. Application de l'« infraction-obstacle » en matière de pollution marine	647
B. L'apport de l'« infraction-résultat » de pollution à la normalisation des comportements	648
§ 2. Les infractions d'imprudence, normalisation des comportements à l'égard des personnes menacées par l'environnement maritime	651
A. La pertinence de l'infraction de mise en danger d'autrui	651
1. La stigmatisation de l'anormalité du comportement par la référence à une obligation particulière de sécurité ou de prudence	653
2. La stigmatisation de l'exposition d'autrui à un risque par la désolidarisation de la faute et du résultat dommageable	654
B. La pertinence de la loi française du 10 juillet 2000 sur les délits non intentionnels	657
1. La dépénalisation des faits non intentionnels	657
Sous-section 2 – Le recentrage par le choix des pénalement responsables	661
§ 1. Pour une responsabilité pénale plus étendue des personnes morales impliquées dans des pollutions majeures	661
A. De l'incidence du principe de spécialité et de sa disparition	663

B.	Les conditions de mise en cause de la responsabilité pénale des personnes morales	664
1.	L'intervention d'une personne physique	664
2.	Une infraction commise par un organe ou un représentant de la personne morale	665
3.	Une infraction commise pour le compte de la personne morale	666
C.	L'incidence de la responsabilité pénale des personnes morales sur celles des personnes physiques	667
1.	Le principe du cumul de responsabilité	667
2.	Les tempéraments au principe	667
§ 2.	Le cantonnement de la responsabilité des personnes physiques dans ses justes limites	669
A.	La stricte responsabilité pénale des dirigeants sociaux	670
B.	La stricte responsabilité pénale du capitaine	671
§ 3.	Vers une extension des pénalement responsables : le recours à la complicité	674
A.	Les conditions de la complicité punissable	675
B.	L'éventuelle qualité de complice de certains acteurs du transport maritime autres que ceux pénalement désignés	676
	Conclusion du chapitre I	680
CHAPITRE II – Vers un redéploiement de la responsabilité civile		
	dans sa fonction punitive	683
Section 1 –	La mise en œuvre par les fonds de la fonction punitive de la responsabilité	684
Sous-section 1 –	L'action récursoire : un vecteur de responsabilisation des acteurs du transport maritime	685
§ 1.	La subrogation des Fonds dans les droits des victimes, support de l'action récursoire	685
A.	Explication critique de la technique subrogatoire	686
B.	Application de la technique subrogatoire par les « fonds-marchandises » d'indemnisation	687
§ 2.	De l'opportunité de rendre systématique l'exercice de l'action récursoire par les Fonds	688
A.	Vers un renforcement des potentialités répressives de l'action récursoire	689
1.	Les potentialités répressives des actions récursoires exercées par les Fonds	689
2.	Du caractère systématique des actions récursoires comme moyen de renforcement de leur potentialité répressive	691
B.	Vers la renaissance des responsabilités individuelles	693
2.	Les sujets de droit susceptibles de faire l'objet d'un recours individuel en contribution	696
a)	L'assureur de responsabilité	696
b)	L'État du pavillon	698
c)	L'État riverain	698
d)	Les sociétés de classification	698
e)	Les utilisateurs du navire	699
Sous-section 2 –	De la nécessité de concevoir un système de responsabilisation <i>ad hoc</i> pour le propriétaire du navire	701
§1.	Du nécessaire renouvellement du fondement juridique de la responsabilité de l'opérateur du navire	702

A.	De l'intérêt de la présomption de faute en terme de régulation des comportements	703
2.	De l'intérêt de la présomption de faute en matière de responsabilité armatoriale pour pollution	704
B.	De la justification maritime de la présomption de faute	705
§ 2.	Du nécessaire assouplissement des conditions de la déchéance du droit de limitation de responsabilité	707
A.	De la justification et des conditions du maintien du principe de limitation	707
B.	De l'optimisation de la fonction punitive de la déchéance	708
1.	La fonction punitive naturelle de la déchéance	708
2.	Le renforcement des potentialités répressives par une appréciation souple des fautes, causes de déchéance	710
a)	L'appréciation souple de la notion de faute personnelle de l'armateur	711
b)	L'appréciation souple de la faute inexcusable de l'armateur par les tribunaux	714
Section 2 –	L'association de l'assurance à la résurgence de la fonction punitive de la responsabilité	723
Sous-section 1 –	Les enjeux de la sanction assurantielle	724
§ 1.	Les obligations de nature préventive imposées à l'assuré, cadre de la peine privée	725
A.	L'obligation de prévention : une obligation de comportement s'imposant à tout « armateur-bon père de famille »	725
1.	L'obligation de prévention : un devoir général de ne pas nuire à la mutualité	725
2.	L'obligation de prévention : un engagement contractuel contraignant	727
3.	L'obligation de prévention : une obligation de moyen	728
B.	L'obligation de déclaration : une obligation de renseignement renforcée	729
1.	La définition de l'obligation de déclaration en droit des assurances	729
2.	Une obligation de renseignement renforcée	730
§ 2.	La sanction de l'assuré négligent, matérialisation de la peine privée	731
A.	Les fautes de l'assuré et leur sanction	732
B.	Les fautes de l'assuré et la suppression du risque de pénalisation de la victime	733
1.	Un risque de pénalisation qui doit être relativisé	734
2.	Vers l'éradication du risque de pénalisation : l'assurabilité de la faute inexcusable ?	735
Sous-section 2	Les autres techniques de sanction assurantielle	736
§ 1.	La tarification, une technique de sanction purement assurantielle	737
A.	Une pénalisation certaine de la mutualité : la prépondérance de la sanction collective	737
B.	Une possible pénalisation du mutualiste : l'impact de la sanction individuelle	739
1.	Les bases de la cotisation	739
a)	Le tonnage inscrit	739
b)	Le taux de base de contribution	740
2.	Les appels à cotisation	740
§ 2.	Les autres techniques utilisées par l'assureur	741
A.	Les potentialités répressives du recours de l'assureur contre son assuré fautif	741

B. Les potentialités répressives de la suspension de garantie ou de la résiliation de contrat	743
1. Les potentialités répressives de la suspension de garantie.....	743
2. La résiliation de contrat.....	744
Conclusion du Chapitre II.....	744
CONCLUSION DU TITRE II	747
CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE	749
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	753
Bibliographie	759
Index alphabétique	803
Table des matières	811