

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	7
Préface	9
Liste des abréviations	11
Sommaire.....	15

PREMIÈRE PARTIE LES SOURCES DE LA COMPÉTENCE DES ÉQUIPAGES

Titre I. La standardisation de la formation maritime	39
Chapitre I. Une normification de l'élément humain...sans l'élément humain.....	41
Section I. Les évolutions dans l'exploitation des navires	41
I. Le navire mécanisé, centre de tous les intérêts	42
A. Les marins, acteurs historiques du perfectionnement des sciences nautiques	42
1. Les premières techniques de navigation	42
2. Vers une navigation hauturière plus aboutie	44
B. La révolution industrielle ou la déshumanisation du transport maritime.....	48
1. L'avènement de la mécanisation, un désintérêt de plus en plus marqué pour les aspects humains de l'exploitation des navires.....	48
2. La déshumanisation du transport maritime à l'épreuve du naufrage du Titanic.....	51
II. La constitution d'un terreau favorable à la paupérisation des équipages.....	53
A. L'absence de réglementation contraignante en matière de sécurité maritime compensée par un engagement des pays à forte tradition maritime.....	53
1. Un cadre réglementaire de portée et de contenu limités.....	53
2. Une implication sans faille des États traditionnellement maritimes	56
B. La dégradation des compétences des équipages par le délitement de l'intérêt commun.....	59
1. L'apparition d'acteurs extérieurs au schéma d'armement traditionnel: les États de libre immatriculation	59
2. Le déclenchement de la paupérisation des compétences des équipages par l'ouverture du marché de la main-d'œuvre maritime.....	62

Section II. Le double objectif de la convention STCW :	
standardiser la formation et les processus administratifs.....	64
I. Un consensualisme limitant la portée de la convention STCW.....	64
A. Les travaux préparatoires et l'adoption du texte.....	64
B. Un texte de portée limitée.....	66
II. La standardisation de la formation technique.....	69
A. Champ d'application.....	70
1. Notion de gens de mer et de marins.....	70
2. Un programme obligatoire de formation modulé par les fonctions visées.....	72
a. La formation pour les gens de mer marins en vue d'assurer une fonction principale.....	72
b. Les formations spécifiques en vue d'assurer une fonction complémentaire.....	73
c. La formation applicable à tous les gens de mer.....	73
3. Vers un équipage qualifié et quantifié.....	74
B. L'attribution de compétences techniques préventives et curatives.....	76
1. Des compétences dans la conduite du navire – l'exemple de la planification.....	76
2. Des compétences dans les situations d'urgences – l'exemple de la lutte contre les incendies.....	79
III. La standardisation des processus administratifs :	
rendre légitimes certains États laxistes?.....	83
A. L'uniformisation de la délivrance des brevets.....	84
B. La diversité des contrôles de l'application de la convention STCW.....	87
1. Des contrôles de l'OMI insuffisants.....	87
2. Des initiatives régionales.....	91
Chapitre II. Une approche nouvelle recentrée sur l'élément humain.....	97
Section I. Les travaux sur la réflexion personnelle de l'opérateur.....	99
I. La compréhension du fonctionnement cognitif de l'opérateur.....	100
A. Réinventer la relation homme-machine.....	100
1. La construction d'une relation efficace.....	100
a. Une relation initialement contreproductive.....	100
b. Une formation au double objectif, l'exemple du <i>Royal Majesty</i>	102
2. L'utilisation de ses ressources dans la conduite automatisée....	104
a. L'importance de la priorisation.....	105
b. Une implication permanente.....	106
B. Établir un nouveau rapport à l'erreur.....	107

1.	Une connaissance assumée de ses limites.....	108
a.	Le droit de ne pas savoir en réponse à l'ambition excessive..	108
b.	Influences de l'expérience sur la confiance en soi	110
2.	Détecter, accepter et maîtriser ses erreurs.....	112
a.	Une politique de formation moins stigmatisante	112
b.	La détection des chaînes d'erreurs.....	113
C.	Travailler sur la représentation mentale de l'opérateur	114
1.	La construction de modèles mentaux par l'expérience	115
2.	Le concept de <i>situation awariness</i>	117
3.	Représentation mentale et condition physique de l'opérateur .	119
II.	La formation de l'opérateur aux facteurs humains par la simulation	121
A.	Cadre normatif	121
B.	Une expertise professionnelle naissante.....	123
Section II. Les facteurs humains et la simulation dans la prévention		
	des abordages.....	125
I.	La convention COLREG 72, placer l'humain au cœur du système....	126
A.	Pour couvrir toutes les situations de navigation	126
B.	Pour interpréter des règles relatives	128
1.	La portée limitée de la notion de privilège.....	128
a.	Privilège n'est pas priorité	128
b.	Le paradoxe du navire privilégié	129
2.	Une relativité délicate à appliquer.....	130
II.	Simulateur et formation en matière de prévention des abordages	131
A.	Cadre réglementaire.....	131
B.	Avantages de la solution.....	132
1.	Des mises en situations modulables.....	132
2.	Apprivoiser la tolérance à l'erreur de COLREG.....	134
3.	S'adapter au paradoxe du navire privilégié	135
C.	Une solution incomplète.....	136
Section III. L'intégration de l'opérateur dans un équipage.....		
I.	Un obstacle à une intégration réussie: la communication	139
A.	La problématique du multilinguisme	140
B.	Communication et hiérarchie – une difficile cohabitation	142
C.	Les effets du multiculturalisme sur la communication.....	143
II.	Un outil pour un équipage synergique:	
	le <i>Bridge Ressource Management</i>	144
A.	Cadre réglementaire.....	145
B.	Les axes de travail du BRM.....	146
1.	Sensibiliser les opérateurs au travail en équipe	146
2.	Travailler sur la problématique du <i>leadership</i>	147

3. La passerelle synergique	148
Titre II. La diversité des politiques d'armement.....	151
Chapitre I. Des stratégies d'armement choisies	153
Section I. Le choix du pavillon,	
une perte de contrôle des compétences des équipages?.....	153
I. Le renversement du cadre de l'attribution d'un pavillon.....	154
A. Le maintien de la souveraineté des États du pavillon	
dans les conditions d'immatriculation des navires.....	154
B. Le lien substantiel:	
de la condition à la conséquence de l'immatriculation.....	157
II. Une maîtrise des compétences des équipages proportionnelle	
à la réalité du lien entre l'État du pavillon et l'armateur	160
A. Les risques induits par le choix d'un pavillon sans « lien réel »	
avec le navire.....	161
1. Le principe de reconnaissance des systèmes de formation	
et de délivrance des brevets d'États tiers par l'État	
du pavillon.....	162
2. Un principe discutable.....	164
a. La fiabilité limitée de la liste blanche de l'OMI	164
b. Des États du pavillon incapables d'assumer	
personnellement	
les contrôles des navires qu'ils immatriculent.....	165
c. La reconnaissance de systèmes complexes de délivrance	
de brevets et de formation maritime	167
3. Les avantages d'une relation étroite entre l'État du pavillon	
et l'armateur	169
III. Le choix d'un pavillon favorisant les équipages cosmopolites	170
A. La conception traditionnelle: une philosophie dépassée.....	171
1. La nationalité de l'équipage, partie intégrante du lien	
substantiel.....	171
a. La préservation d'un savoir-faire	171
b. Une réglementation protectrice: l'exemple français	173
2. Rendre le pavillon traditionnel plus compétitif:	
les registres alternatifs.....	175
B. Un travail des armateurs sur la compatibilité des équipages.....	179
1. La confrontation de cultures variées	179
a. Les grandes familles culturelles	180
b. Le paradoxe français	181
c. Les conséquences de l'incompatibilité culturelle.....	182
2. Des stratégies facilitant la synergie de l'équipage.....	184

Section II. Le choix de la délégation du recrutement de l'équipage, un dangereux éclatement de la gestion du navire.....	186
I. L'encadrement de l'activité de <i>manning</i>	187
II. La liberté contractuelle comme fondement de la relation armateur - <i>crewmanger</i>	191
A. Une obligation élémentaire pour le <i>crewmanger</i> : fournir un équipage adapté.....	191
B. Une obligation pour l'armateur: s'investir dans le choix et la relation avec le <i>crewmanger</i>	193
1. L'importance du choix de la société de management.....	194
a. Le choix d'une société certifiée ISMA.....	194
b. Le choix d'une société audité par l'armateur.....	195
2. L'importance de l'investissement de l'armateur dans l'élaboration du contrat.....	197
3. Une implication contre-nature.....	198
III. La complexification de la gestion humaine.....	200
Chapitre II. Des stratégies d'armement imposées.....	205
Section I. Replacer l'armateur au centre de la gestion de ses navires: le code ISM.....	206
I. Un cadre réglementaire volontairement succinct mais contrôlé.....	206
A. L'implication des armateurs dans l'élaboration de leur propre stratégie d'exploitation.....	206
1. Les origines du Code ISM.....	207
2. Les objectifs du Code ISM.....	208
3. Les aspects pratiques de la mise en œuvre du Code.....	210
a. L'identification de la « compagnie » au sens du Code ISM....	210
b. Une relation terre – navire repensée.....	213
B. Une mise en œuvre contrôlée.....	214
1. Les contrôles par l'État du pavillon.....	214
2. Les contrôles par les États du port.....	216
a. L'inspection initiale.....	217
b. L'inspection approfondie.....	218
c. Des conséquences limitées sur la politique de l'armateur.....	220
II. Une ambition: la maîtrise des compétences des équipages.....	221
A. Par une politique de l'emploi adaptée.....	222
1. Le recrutement, clé de voute d'une stratégie d'armement réussie.....	222
2. La sensibilisation à la politique sécuritaire de l'armateur, pilier d'une mise en œuvre du SMS réussie.....	225

B.	Par le développement encadré des compétences	228
1.	L'intégration des compétences dans un environnement particulier: les familiarisations.....	229
2.	Le développement des compétences par les exercices	231
3.	Une utilisation rationalisée de ses compétences.....	234
4.	Les effets boomerang de la mise en œuvre du Code ISM.....	236
a.	Se focaliser sur la seule conformité administrative	236
b.	L'inhibition de l'esprit critique des opérateurs.....	238
Section II. Impliquer l'armateur dans l'amélioration des compétences		
	par la formation continue.....	240
I.	Un principe encadré: le droit à la formation continue	241
A.	Par les conventions internationales	242
B.	Par les dispositions impératives des réglementations nationales: l'exemple français	244
1.	La formation continue encadrée par le droit du travail.....	244
a.	La coexistence de plusieurs régimes sur un même navire	245
b.	Une obligation fondamentale: l'adaptation du salarié.....	247
c.	Une organisation de la formation continue complexe	249
2.	Des dispositions particulières: les accords collectifs.....	251
II.	Une liberté de mise en œuvre	254
A.	Une stratégie de formation dimensionnée par l'armateur.....	255
1.	L'intégration des fonctions de la formation continue à la stratégie de l'armateur.....	256
2.	Une stratégie de formation continue à l'épreuve des difficultés de mise en œuvre	258
3.	L'élaboration d'un plan de développement des compétences.....	260
B.	Des solutions sur mesure.....	262

SECONDE PARTIE
L'ÉQUIPAGE À L'ORIGINE D'UN DOMMAGE,
LA RESPONSABILITÉ CIVILE DE L'ARMATEUR

Titre I. L'armateur soigneux dans la composition des équipages, un régime de responsabilité protecteur.....	269
Chapitre I. Les obligations de l'armateur	271
Section I. L'identification de l'armateur dans des organisations d'exploitation complexes.....	272
I. Aperçu historique des entreprises d'armement	272
II. Une identification rendue difficile par les modes d'exploitation modernes	274
A. Les accords contractuels emportant la qualité d'armateur	274
B. Les accords contractuels entraînant l'éclatement de la qualité d'armateur	278
1. L'affrètement à temps, un partage de la qualité d'armateur?.....	278
a. Un partage de la gestion du navire	278
b. Des pouvoirs limités de l'affrètement à temps sur les compétences des équipages.....	282
2. Les contrats de <i>management</i> , un dédoublement de la qualité d'armateur proportionnel au degré de délégation de la gestion du navire	284
C. La conception anglaise de la qualité d'armateur, une approche pragmatique	286
Section II. Une obligation fondamentale, mettre le navire en état de navigabilité humaine	288
I. Généralités sur la notion de navigabilité du navire marchand.....	288
A. La navigabilité, un concept ancien	289
B. La navigabilité humaine, une condition de la navigabilité	291
II. Étude du comportement fautif des équipages et de ses effets sur la navigabilité du navire.....	292
A. Qualification de l'acte dommageable.....	293
1. Classification de l'erreur humaine	293
2. Identification des comportements de conduite, le système SRK (<i>Skill – Rule – Knowledge</i>).....	298
3. Rapprochement entre erreurs et comportements de conduite ...	299
B. Identification de l'origine de l'acte dommageable	303
1. Le défaut de familiarisation	303
2. Le défaut de compétences techniques des opérateurs.....	304
3. L'incapacité à former un équipage synergique.....	308
4. L'incapacité physique à assumer sa fonction	309

III. La nature de l'obligation de navigabilité :	
une obligation à géométrie variable	310
A. L'obligation de navigabilité du fréteur dans le cadre d'un contrat d'affrètement	311
1. La liberté contractuelle pour déterminer la nature de l'obligation de navigabilité	311
2. Conséquences de l'obligation de navigabilité humaine sur le contrat d'affrètement	314
B. Nature de l'obligation du transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandise	318
1. La nécessité d'un cadre impératif pour réglementer le transport de marchandise	318
2. L'obligation de <i>due diligence</i> à rendre le navire navigable	321
3. Les effets du Code ISM sur l'apport de la preuve de la <i>due diligence</i> , une arme à double tranchant	325
a. Un appui pour l'armateur	325
b. Les risques pour l'armateur	328
C. L'incorporation de la convention de 1924 dans le contrat d'affrètement : une modification de la nature de l'obligation de navigabilité	330
D. Nature des obligations du transporteur de passagers	331
Section III. L'obligation de respecter les normes sécuritaires, une branche de la navigabilité	336
I. Le respect des normes sécuritaires matérialisé par une conformité administrative	337
II. La portée limitée de la conformité administrative dans l'obligation de navigabilité	340
Chapitre II. La responsabilité de l'armateur pour la faute de ses préposés	347
Section I. Une responsabilité extra-contractuelle entre droit commun et droit particulier	347
I. La responsabilité de l'armateur pour le fait d'autrui, un régime de droit commun	348
A. Principe de la responsabilité du fait d'autrui	348
1. En droit français	348
2. En droit anglais	354
B. La délégation de la gestion de l'équipage, un maintien de la relation commettant-préposé entre l'armateur et les marins employés par un tiers	356

II. Adapter la responsabilité de l'armateur à l'exploitation d'un navire, des dispositions dérogoires du droit commun.....	361
A. Un régime adapté au fait générateur du dommage, le cas de l'abordage	361
B. Un régime adapté à la nature du dommage, le cas de la pollution...	364
C. La limitation de responsabilité pour les créances maritimes, un régime lié aux montants de réparation.....	365
Section II. Une responsabilité contractuelle au particularisme affirmé et protecteur	369
I. Le transporteur maritime exonéré pour les dommages causés à la marchandise par la faute de ses préposés	370
II. Dans le cadre de contrats d'affrètement: des exonérations de responsabilité du fréteur modulables.....	375
A. La responsabilité du fréteur pour la faute de l'équipage dans l'affrètement à temps.....	376
B. La responsabilité du fréteur pour la faute de l'équipage dans l'affrètement au voyage.....	377
Titre II. L'armateur négligent dans la composition des équipages, une responsabilité adaptée à la nature de sa faute.....	381
Chapitre I. La faute simple de l'armateur, un maintien partiel du régime protecteur	383
Section I. Corrélations entre erreurs humaines et facteurs organisationnels.....	384
Section II. Une privation des exonérations de responsabilité contractuelles.....	389
I. Conditions de levée des cas exonératoires dans le cadre du contrat de transport de marchandise.....	389
A. La faute de l'armateur-transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandise	389
B. Conditions de levée des cas exonératoires dans le cadre du contrat d'affrètement.....	392
II. La preuve de la faute de l'armateur, des difficultés inhérentes à l'origine de la faute	394
A. La faute pour un manquement à la réglementation.....	394
B. La faute de l'armateur pour un manquement aux procédures ISM.....	396
C. Une approche alternative dans la démonstration des manquements de l'armateur; la constitution d'un faisceau d'indices.....	402

Section III. Le maintien du bénéfice de la limitation de responsabilité.....	405
I. Un maintien hésitant de la limitation pour les créances maritimes...	406
A. La convention de 1957,	
une levée du régime protecteur pour une faute simple.....	406
B. La convention de 1976, un maintien du régime protecteur malgré la reconnaissance d'une faute simple	407
II. La substitution des cas exonérateurs par une responsabilité limitée dans les contrats de transport de marchandise	409
III. Une limitation moins affirmée dans le contrat de transport de passagers	412
 Chapitre II. La faute inexcusable de l'armateur,	
une levée complète du régime protecteur	415
Section I. L'analyse du comportement de l'armateur,	
deux conceptions antagonistes de la faute inexcusable.....	416
I. La notion de faute personnelle,	
première condition à la levée du régime protecteur.....	416
A. Généralités sur le caractère personnel de la faute de l'armateur	417
B. La notion de faute personnelle dans le cas de la délégation.....	419
II. Une levée du régime protecteur facilitée par la conception française de la faute inexcusable.....	422
A. La conscience de la probabilité du dommage,	
approche objective.....	423
1. Principe de l'approche objective	423
2. Contenu pratique de l'approche objective.....	426
3. Dans les contrats de transport, une conception objective moins affirmée.....	428
4. Limites de l'appréciation objective	432
B. Incidences de la faute inexcusable de l'équipage sur la nature de la faute personnelle de l'armateur	436
III. Une levée du régime protecteur rendue impossible par la conception anglaise de la faute inexcusable.....	440
A. Contenu de l'analyse subjective	441
B. Les éléments de l'analyse subjective impossibles à démontrer?.....	445
1. Dissociation entre armateur et équipage, une conscience du dommage impossible à démontrer.....	446
2. La fusion des fonctions d'armateur et de capitaine, une ouverture dans l'appréciation subjective de la faute inexcusable	447

Section II. L'analyse des stratégies d'armement pour qualifier la nature de la faute de l'armateur	450
I. L'affaire <i>Heidelberg</i> , une approche audacieuse de la faute inexcusable de l'armateur en matière de compétence des équipages	451
A. Une orientation audacieuse de la jurisprudence française, la faute inexcusable de l'armateur pour ses manquements dans la gestion de ses équipages	451
B. Le manque de rigueur dans l'appréciation de la faute inexcusable, un maintien inévitable des plafonds de limitation	455
II. L'affaire <i>Heidelberg</i> , un héritage à préciser	457
A. Une approche rigoureuse de la faute inexcusable pour les manquements de l'armateur dans la maîtrise des compétences de ses équipages	458
1. Représentation schématique des stratégies d'armement au travers du modèle de Reason	459
2. Analyse des rapports entre l'armateur et l'État du pavillon	460
3. Relation entre faute inexcusable et stratégies d'exploitation du navire	462
4. La faute inexcusable de l'armateur dans la stratégie de recrutement et de placement des équipages	467
5. Le comportement de l'armateur dans sa stratégie de formation continue	470
B. Justification du maintien d'une approche objective rigoureuse	474
Conclusion générale.....	479
Annexes	483
Bibliographie.....	497
Index	523