

Université de Nantes
Faculté de Droit et de Sciences politiques

Centre de Droit Maritime et Océanique

LA FAUTE NAUTIQUE: UN CAS EXCEPTÉ EN PERTE DE SENS?

présenté et soutenu par

Bertrand SABADIE

Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de Sciences Juridiques de la Mer

Sous la direction de

Monsieur le Professeur Yves TASSEL

Membres du Jury: _ M. Yves TASSEL, Professeur à la Faculté de Nantes
 _ M. Xavier BOUCOBZA, Professeur à la Faculté de Nantes

Juin 1999

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
<u>Titre I: LA FAUTE NAUTIQUE, UN CAS EXCEPTÉ</u>	
 INCOMPREHENSIBLE.....	25
<u>CHAPITRE 1: L'IRRESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME</u>	
 POUR FAUTE NAUTIQUE.....	28
<u>Section 1: LE REGIME DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME.....</u>	<u>29</u>
<u>Section 2: LA NECESSITE DE LIMITER LE DOMAINE DE LA FAUTE NAUTIQUE.....</u>	<u>39</u>
<u>CHAPITRE 2: LA DENATURATION DE LA FAUTE NAUTIQUE PAR LE</u>	
 CONCEPT DE FAUTE COMMERCIALE.....	51
<u>Section 1: LA DISTINCTION ENTRE FAUTE NAUTIQUE ET FAUTE COMMERCIALE.....</u>	<u>52</u>
<u>Section 2: LA DERIVE: LA DENATURATION DU CARACTERE NAUTIQUE DES OPERATIONS.....</u>	<u>65</u>
<u>Titre II: LA FAUTE NAUTIQUE, UN CAS EXCEPTÉ</u>	
 JUSTIFIE.....	80
<u>CHAPITRE 1: LA LIMITATION DU DOMAINE DE LA FAUTE</u>	
 NAUTIQUE PAR LA FAUTE CONTRE LA NAVIGABILITE.....	83
<u>Section 1: LA DISTINCTION ENTRE FAUTE NAUTIQUE ET FAUTE CONTRE LA NAVIGABILITE.....</u>	<u>84</u>
<u>Section 2: UNE DISTINCTION PRECISANT LE DOMAINE DE LA FAUTE NAUTIQUE.....</u>	<u>97</u>
<u>CHAPITRE 2: UN CAS EXCEPTE JUSTIFIE EN L'ETAT ACTUEL DU</u>	
 DROIT MARITIME.....	107
<u>Section 1: LA CONTREPARTIE DU PROGRES TECHNIQUE: L'ERREUR HUMAINE.....</u>	<u>109</u>
<u>Section 2: LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME POUR FAUTE INEXCUSABLE.....</u>	<u>121</u>
CONCLUSION	131
<u>Section 1: LA SUPPRESSION DE LA FAUTE NAUTIQUE: UNE CHIMÈRE ?.....</u>	<u>132</u>
<u>Section 2: UN PAS FRANCHI PAR LA CONVENTION DE HAMBOURG.....</u>	<u>134</u>
BIBLIOGRAPHIE.....	139
TABLE DES MATIERES.....	148

PRINCIPALES ABREVIATIONS

- AMC** : American Maritime Cases, Baltimore, États-Unis.
- B.T.** : Bulletin des Transports.
- B.T.L.** : Bulletin des Transports et de la Logistique.
- D.** : Recueil Dalloz.
- D.M.F.** : Droit Maritime Français.
- Dor. Sup.** : Revue Internationale du Droit Maritime (Supplément à la).
- F.** : Federal Reporter.
- F. 2d** : Federal Reporter (deuxième série).
- F. Supp.** : Federal Supplement.
- Gaz. Pal.** : Gazette du Palais.
- J.C.P.** : Jurisclasseur Périodique.
- Lloyd's Rep.** : Lloyd's Law Reports.
- S.C.R.** : Supreme Court Reports, Ottawa, Canada.
- U.S.** : Décisions de la Cour Suprême des États-Unis.

INTRODUCTION

« *La mer, c'est l'appel de l'infini, de l'inconnu, du risque, de la lutte contre une nature douce ou cruelle, mais belle et tragique. Naviguer, prendre le large est un perpétuel pari contre 'une mer toujours recommencée'. Par esprit d'aventure, de liberté, de rêve ou de conquête, l'homme a 'toujours chéri la mer' en succombant à son appel.* »¹

Mais tous les hommes n'ont pas succombé à l'appel de la mer, bien au contraire. Les marins ont ainsi toujours été marginalisés. Socrate ne disait-il pas « *il y a trois sortes d'hommes: les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer* ». Cette fracture entre le monde maritime et la Terre se retrouve également au niveau du Droit.

Ainsi, le Droit Maritime se distingue du droit commun à de nombreux égards. Il jouit en effet d'une originalité peu commune héritée de son origine coutumière. Cette particularité du Droit Maritime s'explique notamment par ce qui fait la spécificité du monde maritime: les risques et dangers de la mer, plus communément désignés sous l'appellation *périls de la mer*. De nombreuses *institutions* du Droit Maritime perdurent ainsi à travers les âges et continuent à régir la matière maritime. Tel est par exemple le cas des *avaries communes*², toujours régies par les Règles d'York et d'Anvers, texte coutumier, dont la dernière rédaction date de 1994.

Parmi des *institutions* traditionnelles du Droit Maritime, l'une des plus caractéristique, mais aussi des plus contestée du Droit Maritime est l'irresponsabilité du transporteur maritime pour faute de ses préposés nautiques, communément désignée sous l'appellation « *faute nautique* » en Droit Maritime français.

Pour un juriste, comme pour un non juriste d'ailleurs, le terme *irresponsabilité* a quelque chose de choquant, voire d'effrayant. N'est-il pas communément admis que toute personne victime de la faute d'une autre doit obtenir réparation?

¹ Robert de la CROIX in « L'appel de la mer », Miroir de l'Histoire, n° B 281, juillet-août 1974.

D'ailleurs, en droit commun, l'article 1384, alinéa 4, du Code civil prévoit la responsabilité des commettants pour faute de leurs préposés, de même l'article 1797 Code civil la responsabilité de l'entrepreneur pour les personnes qu'il emploie. Le Droit Maritime tranche donc violemment avec le droit commun sur cette question, d'autant plus que, à la lecture des ouvrages de Droit des Obligations, la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés ne semble connaître aucune exception.

Ce caractère choquant de la faute nautique est aggravé par le fait que la ligne directrice de notre droit de la responsabilité est la recherche systématique d'un responsable solvable pour indemniser la victime. Désormais, c'est la « créance d'indemnisation » qui importe le plus, la « dette de responsabilité »³ quant à elle ne vient plus qu'au second plan. Ainsi, « la recherche de l'indemnisation quasi systématique des victimes est devenue le leitmotiv du législateur, porte-plume de la volonté générale dont il est l'émanation »⁴. À la *théorie de la faute* s'est additionnée la *théorie du risque*, laquelle « consiste à placer la source de la responsabilité non plus seulement dans la faute que commet un individu mais également dans le risque qu'il crée par son activité »⁵.

Cette originalité forte du Droit Maritime peut sembler archaïque et obsolète à la fin du XX^{ème} siècle alors que l'évolution du droit de la responsabilité consiste en un « élargissement considérable des cas de responsabilité »⁶. Il paraît en effet difficilement concevable que le transporteur maritime puisse s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que l'un de ses préposés nautiques a commis une faute. Il y a quelque chose d'illogique, de contraire à tout

² L'avarie commune se définit comme « le dommage ou la dépense émanée de la libre volonté du capitaine et destinée à écarter un danger sérieux de perte, soit totale, soit partielle, qui paraissait menacer l'ensemble du navire et de la cargaison. » in Julien BONNECASE: « Précis élémentaire de Droit Maritime », 1932, n° 664; cité par Victor-Emmanuel BOKALLI: « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du Droit Maritime », D.M.F. 1966,355, p. 355.

³ Yvonne LAMBERT-FAIVRE: « D'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation », Revue Trimestrielle de Droit Civil, 1987, p. 1.

⁴ Cyril BOURAYNE: « Les accidents aériens et maritimes: vers une responsabilité désincarnée? », D.M.F., 1997,963.

⁵ Alain BÉNABENT: « Droit Civil, les Obligations », Montchrestien, 6ème édition, 1997, p. 316.

⁶ Alain BÉNABENT: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 316.

raisonnement, dans le fait de prouver que son propre préposé a commis une faute pour être exonéré de sa responsabilité. C'est pourquoi il ne faut certainement pas s'arrêter aux seules apparences mais bien rechercher la logique d'ensemble du régime de responsabilité du transporteur maritime pour en extraire l'essence.

La faute nautique est l'un des cas exceptés⁷ de responsabilité prévus par la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le Protocole du 23 février 1968 et par le Protocole du 21 décembre 1979. Cette Convention a été régulièrement ratifiée par la France qui l'a incorporée dans sa législation interne, d'abord par la loi du 2 avril 1936⁸, et ensuite par la loi n°66-420 du 18 juin 1966⁹, sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, dont le décret d'application n°66-1078 est en date du 3 décembre 1966¹⁰.

Dans la législation française actuelle c'est l'article 27 de la loi du 18 juin 1966 qui prévoit le cas excepté de faute nautique en disposant que:

« Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent: (...) des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur; (...) ».

En outre, les dispositions de la loi française sur le contrat de transport de marchandises par mer¹¹ sont impératives, contrairement aux dispositions relatives aux contrats

⁷ Les cas exceptés sont des causes d'irresponsabilité du transporteur maritime qui, s'il en apporte la preuve, l'exonèrent de sa responsabilité envers les chargeurs. Il s'agit par exemple de l'incendie, du fait du prince, de l'innavigabilité, des périls de la mer... La Convention de Bruxelles en compte ainsi dix-sept.

⁸ J.O. du 11 avril 1936.

⁹ J.O. du 24 juin 1966; J.C.P. 1966, éd. G, III, 3112 bis.

¹⁰ J.O. du 11 janvier 1967; J.C.P. 1967, éd. G, III, 32669 et 33004.

¹¹ Le contrat de transport maritime est le contrat par lequel « le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre » (article 15 de la loi du 18 juin 1966).

d'affrètements¹². Autrement dit, l'exonération du transporteur maritime pour faute nautique s'impose à tous les chargeurs sans qu'il soit possible de déroger conventionnellement à la règle. Nos développements dans cette étude se limiteront aux seuls contrats de transport maritime car, les dispositions législatives en matière d'affrètement étant supplétives, les problèmes liés à la faute nautique se posent de façon différente. Il conviendra donc simplement de remarquer que les dispositions supplétives de la loi française en matière de contrats d'affrètement prévoient que la faute nautique est une cause d'irresponsabilité du fréteur vis-à-vis de l'affréteur¹³.

La faute nautique est une *institution* décriée et contestée. D'abord parce qu'elle est en trop grande contradiction avec le droit commun et, ensuite, car ce qui hier constituait son fondement n'est plus nécessairement d'actualité ou, à tout le moins, ne semble plus l'être.

Pour comprendre une telle *institution*, il faut revenir à son origine car, comme souvent en Droit Maritime, la réponse se trouve dans la pratique. Le Droit Maritime est en effet un droit d'origine coutumière dont les solutions actuelles sont directement héritées des us et coutumes du passé. Il n'est donc pas possible de comprendre le Droit Maritime actuel sans analyser ses sources historiques, il en est de même pour la faute nautique.

La faute nautique a ainsi pour origine très lointaine les clauses d'irresponsabilité que les transporteurs maritimes inséraient dans les contrats de transport au temps de la liberté contractuelle¹⁴. Avant la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, le transporteur maritime était responsable de plein droit des dommages causés aux marchandises pendant le transport. Mais ces derniers avaient pris l'habitude d'introduire dans les contrats de transport des

¹² Le contrat d'affrètement est le contrat par lequel « le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à remettre un navire à la disposition d'un affréteur » (article 1^{er} de la loi du 18 juin 1966).

¹³ Article 6, alinéa 2, de la loi du 18 juin 1966 pour les contrats d'affrètement au voyage et article 8, alinéa 2, de la loi du 18 juin 1966 pour les contrats d'affrètement à temps.

¹⁴ A. PIEDELIÈVRE: « La negligence clause dans les chartes-parties », D.M.F., 1966,131.

clauses d'irresponsabilité: les *negligence clauses*. Cette pratique s'est généralisée au XIX^{ème} siècle, notamment en raison de l'apparition de la vapeur, machinerie complexe exigeant des équipages nombreux ce qui multipliait le risque d'erreur humaine.

On ne trouve aucune trace de ces *negligence clauses* ni dans les textes coutumiers¹⁵, ni dans l'Ordonnance sur la Marine de 1681, ni même dans le code de commerce de 1807. Les *negligence clauses* étaient en général formulées comme suit: « *L'armateur ni le navire ne seront responsables des dommages occasionnés même par une faute, négligence ou erreur de jugement du pilote, du capitaine, des marins ou de quelque autre personne au service de l'armateur.* »¹⁶

Pour imposer de telles clauses alors même que l'article 216 du code de commerce disposait que « *tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine* », les armateurs se sont appuyés sur la situation particulière du capitaine vis-à-vis de l'armateur, mettant en avant sa légendaire indépendance. Des auteurs de l'époque jugeaient les *negligence clauses* illicites et immorales¹⁷.

La jurisprudence de l'époque, se rangeant aux arguments des transporteurs maritimes, en admit la validité dans leur sens le plus large, c'est-à-dire aussi bien pour les fautes commises dans la navigation que pour les fautes commises dans les soins à la marchandise¹⁸. À l'époque, l'armateur n'avait que peu de contrôle sur le capitaine, il ne faisait que le choisir. Le capitaine recrutait alors lui-même l'équipage. Dans ces conditions, une exonération du transporteur maritime apparaissait justifiée. Une fois l'équipage recruté, le navire partait et l'armateur n'en avait plus de nouvelles avant des mois. Il était totalement à la merci de son capitaine, lui seul dirigeait l'expédition dont la bonne fin ne dépendait que de son honnêteté et

¹⁵ Qu'il s'agisse d'ailleurs des Rôles d'Oléron, du Consulat de la Mer ou des Règles de Visby.

¹⁶ Paul CHAUVEAU: « *Traité de Droit Maritime* », Librairies Techniques, 1958, p. 527.

¹⁷ Julien BONNECASE: « *Traité de Droit Maritime* », n° 511 et suivants; cité par René RODIÈRE: « *Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports* », Dalloz, tome II, 1968, p. 218.

¹⁸ Civ., 20 juillet 1891, S., 1895,I,404.

de sa compétence. Les armateurs étaient alors dans une position très originale qui justifiait une protection particulière.

La jurisprudence française apporta toutefois deux limites à l'acceptation d'une *negligence clause*, d'une part en présence d'une faute personnelle de l'armateur¹⁹, sa propre faute effaçant celle de son préposé, et d'autre part, par le recours à la notion de *faute lucrative*, lorsque le transporteur a pu profiter de la faute de son préposé²⁰.

Ce sont les États-Unis qui les premiers vont introduire dans leur législation une disposition exonérant le transporteur maritime pour une faute de ses préposés. Les *negligence clauses* ont en effet été consacrées par le Harter Act, voté par le Congrès le 13 février 1893, alors même que la jurisprudence américaine, à l'opposition des Cours anglaises, les rejetait comme contraires à l'ordre public²¹.

Mais le Harter Act ne validait pas les *negligence clauses* dans un sens aussi large que le faisaient les tribunaux français ou anglais. En effet, le Harter Act limitait l'exonération du transporteur maritime aux seules fautes commises dans la navigation ou dans le « *management* » du navire.

Le Harter Act disposait ainsi:

¹⁹ Civ., 24 mars 1930, Dor. Sup. 8, 241, cité par Alain SÉRIAUX: « La Responsabilité du Transporteur », *Économica*, 2ème éd., 1998, p. 185.

²⁰ Req., 5 juin 1920, S., 1921, I, 293.

²¹ William TETLEY: « Marine Cargo Claims », International Shipping Publications, BLAIS, Montréal, 3rd ed., 1988, p. 397.

« ...neither the vessel, her owner or owners, agent, or charterers, shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of said vessel... »²².

Cette disposition introduisait en droit positif une distinction entre, d'une part les fautes commises par les préposés du transporteur maritime dans la navigation et le « *management* » du navire et, d'autre part, les autres fautes de ses préposés, c'est-à-dire celles commises lors de la manipulation de la marchandise. Autrement dit, s'opposent les fautes commises « *in the management of the cargo* » et les fautes commises « *in the management or the navigation of the ship* ». Les fondements de l'*institution* venaient d'être posés.

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, suivra cette voie et limitera l'exonération du transporteur maritime aux seules fautes commises dans la navigation ou l'administration du navire. Ainsi, l'article 4, paragraphe 2, de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 libère le transporteur du fait « *des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire* ». Ce faisant, la Convention de Bruxelles légalise l'une « des pratiques les plus traditionnelle et les plus caractéristique du Droit Maritime »²³.

Ce sont les rédacteurs de la loi du 2 avril 1936 qui ont introduit l'expression *de faute nautique* dans la législation française, en substitution de la formulation proposée par la Convention de Bruxelles. Cette modification permettait d'introduire une distinction entre les fautes exonérant l'armateur et les fautes dites *commerciales* qui, au contraire, l'accablent. L'exposé des motifs de H. TASSO devant la Chambre des Députés désignait les fautes commerciales comme « celles commises dans l'embarquement et le débarquement, l'arrimage,

²² Harter Act, 13 février 1893, c. 105, sect. 3, 27 Stat. 445, 46 U.S. Code appendix sects. 190-196 at sect. 192.

²³ Paul CHAUVEAU, « Traité de Droit Maritime », précité, p. 547.

la manutention et la conservation des marchandises »²⁴. Nous verrons par la suite que cette distinction sera source de difficultés quant à l'interprétation de la notion de faute nautique.

Cette ligne a été suivie par la loi du 18 juin 1966 qui reprend également le terme de *faute nautique*. Ainsi, les *fautes nautiques* visées par la loi française comme exonérant le transporteur maritime sont des fautes commises dans la navigation ou dans l'administration du navire, telles qu'elles sont désignées par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Si la *faute dans la navigation* n'a semble-t-il pas posé de problèmes majeurs dans son interprétation, la notion de *faute dans l'administration du navire* a été plus délicate à cerner.

La faute dans la navigation correspond aux erreurs commises dans la conduite du navire, qu'il s'agisse d'erreurs dans la lecture des cartes marines, dans le choix des routes, dans l'interprétation des feux et, plus généralement, des erreurs commises « dans la conception et l'exécution des diverses manoeuvres commandées au navire »²⁵. Toutefois, certaines situations continuent à poser problème, notamment en ce qui concerne la décision d'appareiller alors qu'une tempête est annoncée par les services météorologiques.

En revanche, suivant la position la plus répandue, « il y a administration du navire en toute matière qui intéresse le navire comme tel et non d'abord la cargaison ou les appareils établis sur le navire pour la conservation de la marchandise »²⁶. Autrement dit, il faut se demander à quoi tendait l'acte fautif lorsqu'il a été entrepris. Si l'acte litigieux était entrepris dans l'intérêt du navire, il y aura faute dans l'administration du navire et donc exonération du transporteur maritime alors que, au contraire, si l'acte fautif a été entrepris dans l'intérêt de la

²⁴ Cité par René RODIÈRE & Emmanuel du PONTAVICE in « Droit Maritime », Dalloz, 12ème éd., 1997, p. 346.

²⁵ René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », D.M.F., 1961,451, p. 454.

²⁶ René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », précité, p. 454.

marchandise, le transporteur maritime verra sa responsabilité engagée envers les chargeurs. Toutefois, l'approche de cette notion n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît.

En effet, sous-tend ici la délicate distinction entre les fautes qui vont exonérer le transporteur maritime et les fautes dont il devra, au contraire, répondre. Généralement la doctrine et la jurisprudence ont opposé les *fautes nautiques* aux *fautes commerciales* avec l'idée que toutes les fautes qui n'étaient pas nautiques étaient nécessairement des fautes commerciales et, en conséquence, engageaient la responsabilité du transporteur maritime.

Ce point de vue n'est pas exempt de critiques dans la mesure où d'autres fautes sont susceptibles d'engager la responsabilité du transporteur et que toutes les fautes qui ne sont pas nautiques n'en sont pas pour autant, ipso facto, commerciales. Les effets pervers de ce raisonnement ont altéré la notion de faute nautique et lui ont fait perdre une partie de sa signification telle qu'elle résultait de ses fondements initiaux.

Traditionnellement, on considère que la faute nautique repose sur trois fondements: une certaine méfiance vis-à-vis du juge qui « prend une décision dans le confort de son cabinet »²⁷, alors même que le capitaine lui ne disposait que de quelques instants pour prendre la bonne décision, l'autorité du capitaine et enfin les périls de la mer.

D'abord, en ce qui concerne la méfiance vis-à-vis de la décision du juge, lequel dispose de tout son temps pour juger de la situation alors que le capitaine devait agir dans l'urgence, il est en effet discutable, comme le soulignait Yves TASSEL²⁸, de décider a posteriori, avec tout le recul nécessaire, que tel choix eût été plus judicieux que tel autre.

Cependant, cette situation n'est pas propre au Droit Maritime, même s'il est possible de considérer qu'en matière maritime les choses sont rendues moins évidentes par la nature de

²⁷ Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme? », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Pédone, tome XV, 1997, p. 146.

²⁸ Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme? », précité, p. 151.

la mer, la matière maritime ne paraît pas justifier, de son seul fait, une exonération totale de responsabilité sur ce seul fondement.

Ensuite, la faute nautique « se justifie par l'autorité qu'implique le commandement dont est investi le capitaine, ce qui lui donne un pouvoir discrétionnaire de décision »²⁹. Cette idée d'indépendance du capitaine vis-à-vis de l'armateur, indépendance qu'il tient de son autorité, est à l'origine de la volonté des transporteurs maritimes de s'exonérer de leur responsabilité pour faute de leurs préposés. Le capitaine ne serait ainsi pas soumis à son armateur par un lien de subordination suffisamment fort pour justifier la responsabilité de ce dernier pour les fautes de son capitaine.

En outre, l'isolement de l'équipage au cours d'un voyage a également été invoqué comme justificatif de cette exonération pour faute nautique, le transporteur maritime ne pouvant exercer aucun contrôle sur l'activité de ses préposés nautiques lorsque le navire est en mer.

Ces deux idées, qui relèvent de la même problématique, sont effectivement contestables, d'une part en raison de ce qui, en droit commun, fonde la responsabilité des commettants du fait de leur préposés³⁰ et, d'autre part, le développement des moyens de communication, notamment par satellite, semble contredire l'idée d'un isolement total du navire et de son équipage même en haute mer. Ce qui hier était une évidence est peut être beaucoup moins sûr aujourd'hui, ceci semble remettre effectivement en cause ce qui a été présenté comme l'un des principaux fondements de la faute nautique.

Enfin, une exonération du transporteur maritime pour faute nautique fondée sur la notions de périls de la mer peut paraître, au premier abord, plus difficile à justifier. Les périls

²⁹ Paul CHAUVEAU: « Traité de Droit Maritime », précité, p. 547.

³⁰ Les fondements de la responsabilité pour fait d'autrui sont nombreux et variés: « présomption de faute dans les instructions ou la surveillance, idée de risque créé par l'activité du commettant, idée que le préposé ne fait que représenter le commettant puisqu'il agit pour le compte de ce dernier, protection de la victime à qui il faut offrir un responsable solvable et enfin possibilité aisée pour le commettant de s'assurer... » in Alain BÉNABENT: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 347.

de la mer, compris comme étant tous les risques et dangers liés à la navigation maritime, n'ont a priori aucun rapport avec la notion de faute nautique. Cependant, les périls de la mer agissent comme un démultiplicateur des conséquences dommageables d'une erreur. Comme le remarquait d'ailleurs fort justement Yves TASSEL, « là où sur terre la faute de l'homme produit un dommage limité, en mer la faute de l'homme mène à la catastrophe »³¹.

Le problème soulevé ici relève de la problématique du Droit Maritime dans son ensemble. L'importance des dommages, quels qu'ils soient et quelle que soit leur cause ou origine, rend nécessaire, pour ne pas dire obligatoire, leur collectivisation. La ligne directrice du régime de responsabilité du transporteur maritime repose donc sur l'idée de solidarité. La faute nautique, vue sous cet angle, est donc un moyen de collectiviser les dommages résultant d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire. Les dommages restant à la charge de chacun des chargeurs, il y a bien collectivisation de ceux-ci. Ainsi, attaquer la faute nautique, ne revient-il pas à remettre en cause la pierre angulaire du Droit Maritime? Peut-on supprimer la faute nautique sans modifier l'ensemble du Droit Maritime? Sans en revoir les fondements?

Des auteurs contestent cette particularité du Droit Maritime et prétendent que la généralisation de l'assurance, ainsi que la façon dont elle domine aujourd'hui le commerce maritime dans son ensemble, rendent inutile la collectivisation des risques et des dommages telle qu'elle était prévue dans le passé³². S'il est certain que le monde maritime a connu de profonds bouleversements, les *institutions* dont le Droit Maritime a hérité du passé ne sont pas nécessairement obsolètes pour autant. Mais faut-il encore accepter de les voir différemment. En effet, les auteurs qui critiquent les *institutions* traditionnelles du Droit Maritime, en raison de l'évolution du monde maritime et de la soi-disante inadaptation du Droit qui en résulte, le font le plus souvent avec des arrière-pensées politiques³³.

³¹ Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme? », précité, p. 151.

³² Victor-Emmanuel BOKALLI: « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du Droit Maritime », D.M.F., 1996,355, p. 363.

³³ Ces auteurs sont en effet généralement originaires de pays en voie de développement qui considèrent le Droit Maritime actuel comme un outil d'exploitation au service de leurs anciens pays colonisateurs. Cf. *infra*.

D'autres fondements ont également été invoqués pour tenter de justifier une telle exonération totalement opposée au droit commun. Il s'agit notamment de l'aléa de toute manoeuvre maritime et du fait qu'il a longtemps été considéré que, en matière maritime, il n'existait pas de faute mais uniquement des erreurs³⁴. Mais là encore, il s'agit toujours de la même idée qui revient en filigrane: les périls de la mer rendent toute expédition maritime aléatoire et délicate.

La spécificité maritime apparaît ainsi tellement importante qu'elle impose des solutions originales. Malheureusement il s'agit là plus souvent d'affirmations que de démonstrations, ce qui laisse place à discussion sur la nécessité de conserver une telle exception au droit commun. Plus généralement, c'est encore la spécificité même du Droit Maritime en général qui est visée, spécificité qui n'aurait plus lieu d'être en raison de l'évolution des conditions dans lesquelles s'effectue à l'heure actuelle le transport maritime.

Par conséquent, la faute nautique, comme d'autres *institutions* du Droit Maritime, s'est attirée les foudres des pays de chargeurs qui n'y voyaient qu'une disposition visant à favoriser les grandes puissances maritimes, c'est-à-dire leurs anciens pays colonisateurs. Cette position est critiquable sur nombre de points.

D'abord parce qu'elle repose sur l'idée que les pays industrialisés sont toujours de grandes puissances maritimes, ce qui est loin d'être évident, même si les capitaux des armements sont presque systématiquement occidentaux. Mais les chargeurs originaires de ces pays sont souvent eux aussi contrôlés par ces mêmes capitaux occidentaux, ce qui rend la discussion inutile et obsolète.

³⁴ Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », Pédone, 2ème éd., 1993, p. 376.

Ensuite parce que, contrairement à ce que les auteurs de ces pays peuvent prétendre, les navires actuels ne jouissent pas « d'une fiabilité presque absolue »³⁵. Il suffit pour s'en convaincre de consulter les listes annuelles de navires perdus en mer. Cette conception de la technologique ne tient visiblement pas compte du facteur humain et nie la réalité des périls de la mer.

Enfin, une telle analyse « oublie » ce qui constitue l'une des principales évolutions du transport maritime: l'inversement du rapport de force entre les transporteurs maritimes et les chargeurs. En effet, si avant les chargeurs devaient s'adapter à l'offre de transport, actuellement ce sont les armements qui, sous peine de disparition, doivent s'adapter à la demande des chargeurs³⁶. Cette situation résulte principalement de la surcapacité récurante de transport maritime. En outre, si les transporteurs maritimes étaient aussi puissants que cela vis-à-vis des chargeurs il est certain que les taux de fret seraient trois ou quatre fois plus élevés!

La faute nautique fut donc « le bouc émissaire »³⁷ des pays en voie de développement, mais pour des raisons plus politiques que juridiques. Cette vive opposition déboucha sur l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer du 30 mars 1978, dite Règles de Hambourg.

Cette Convention, entrée en vigueur le 1er novembre 1992, qui maintient le système de responsabilité objective du transporteur maritime, supprime en revanche toutes les causes exonératoires de responsabilité du transporteur maritime à l'exception de deux: l'incendie et le sauvetage des vies en mer ou d'assistance aux biens.

³⁵ Victor Emmanuel BOKALLI: « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du Droit Maritime », précité, p. 356.

³⁶ Nicolas TERRASSIER: « Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières », Moreux, Paris, 1997, p.p. 122/160.

³⁷ Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme? », précité, p. 143.

La faute nautique, cible principale des pays du Tiers-Monde, a donc été purement et simplement éliminée³⁸ dans le cadre de cette nouvelle Convention.

Le but de la Convention de Hambourg était de rétablir un véritable équilibre entre les intérêts, non des transporteurs maritimes et des chargeurs, mais des pays en voie de développement et des pays occidentaux. Ceci explique, entre autres, que cette Convention n'ait pas été ratifiée par les pays occidentaux, rendant par là même son application relativement limitée³⁹.

Toutefois, malgré son objectif, à savoir supprimer un régime de responsabilité trop favorable au transporteur maritime, régime soi-disant archaïque et inadapté, cette Convention ne semble pas prête de régir le transport maritime mondial et encore moins de remplacer la Convention de Bruxelles⁴⁰. Un tel constat est paradoxal.

D'un côté, figure un système de responsabilité décrié, dont le summum de l'anachronisme semble être la faute nautique, et de l'autre, un texte international qui l'abroge, le remet soi-disant au goût du jour, et qui ne connaît que peu de succès. Comment expliquer, dans de telles conditions, cet état de fait si ce n'est en émettant l'idée que le système de responsabilité mis en place par la Convention de Bruxelles répond aux besoins de la pratique et aux spécificités du monde maritime?

La principale critique dont fait l'objet la faute nautique est donc son inadaptation aux conditions actuelles du transport maritime. Mais le manque de précision et l'absence de

³⁸ Un auteur a pu ainsi dire: « Outre le bénéfice que les chargeurs tirent globalement de la suppression de nombre de cas exceptés, la disparition du cas excepté de faute dans la navigation ou dans l'administration du navire, plus connu sous la dénomination de faute nautique, constitue à elle seule un motif particulier de satisfaction pour les chargeurs » *in* Victor Emmanuel BOKALLI: « La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg », D.M.F., 1997,242.

³⁹ Sur 25 États contractants, 17 sont Africains, 4 appartiennent à l'Europe de l'Est et un seul à l'Europe de l'Ouest (Autriche). Voir Pierre-Yves NICOLAS: « Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français », D.M.F., 1998,547.

⁴⁰ Obs., sous C.A., Paris, 4 mars 1998, B.T.L., 1998,479.

définition de la notion de faute nautique ont également été mis en avant pour justifier la nécessité de supprimer ce cas excepté⁴¹. En effet, la jurisprudence et la doctrine ont fait de la faute nautique une notion à géométrie variable, grevée d'incohérences. Plusieurs explications de ce phénomène sont possibles.

D'abord, la faute nautique est une notion introduite en droit français mais dont l'origine est anglo-saxonne. En effet, le système global de responsabilité du transporteur maritime mis en place par la Convention de Bruxelles est d'inspiration anglo-saxonne, ce qui ressort à de nombreux égards. Ainsi, tel est par exemple le cas de la notion de diligence raisonnable⁴². Le transporteur maritime doit mettre son navire en état de navigabilité. Parallèlement il sera exonéré de sa responsabilité s'il apporte la preuve que le dommage résulte de l'innavigabilité⁴³ du navire et qu'il a exercé une diligence raisonnable pour le mettre en état de navigabilité⁴⁴. Autrement dit, le transporteur maritime n'est responsable des dommages subis par la marchandise en cas d'innavigabilité du navire que s'il n'a pas exercé une diligence raisonnable pour mettre ledit navire en état de navigabilité.

RODIÈRE dira ainsi de cette solution qu'elle « procède de ce qui est pour nous une confusion des genres car elle introduit une obligation de moyens dans ce qui nous paraît être une obligation de résultat »⁴⁵. Mais c'est en réalité le système des cas exceptés en général qui est, pour un juriste français, difficilement appréhendable.

Concernant la faute nautique plus particulièrement, c'est l'irresponsabilité du transporteur maritime qui entraîne une nécessité de limiter le domaine de la faute nautique. En

⁴¹ Victor-Emmanuel BOKALLI: « La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg », précité, p. 245.

⁴² Dite *due diligence* en anglais.

⁴³ L'innavigabilité du navire s'entend de ses défauts de structure et de son inaptitude à naviguer, c'est-à-dire à acheminer la marchandise jusqu'au port de destination.

⁴⁴ « La navigabilité s'entend au sens large, et comprend tout ce qui est nécessaire au navire pour remplir sa mission. Elle s'apprécie compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter. » in Martine RÉMOND-GOUILLOU: « Droit Maritime », précité, p. 375.

⁴⁵ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 260.

effet, l'irresponsabilité du transporteur maritime laisse peser la charge des dommages sur les chargeurs, elle doit donc être comprise comme une exception qu'il ne faut admettre que dans des cas précis et restreints, ce dont toute la doctrine a conscience⁴⁶. D'ailleurs, la notion de faute dans la navigation ou dans l'administration du navire n'est pas aussi évidente à cerner qu'il n'y paraît. Il est donc certain qu'il faut limiter au maximum les hypothèses dans lesquelles on admet la faute nautique, et ce par le recours à une définition restrictive de la faute dans la navigation et de la faute dans l'administration du navire.

La faute nautique doit donc être limitée par rapport aux obligations fondamentales du transporteur maritime.

Si cette limitation a bien été faite par le recours à l'obligation du transporteur de procéder « *de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées* »⁴⁷, il n'en est pas de même pour la deuxième obligation fondamentale du transporteur: l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pour « *mettre le navire en état de navigabilité* »⁴⁸.

La jurisprudence n'a donc limité le domaine de la faute nautique que par le recours à la notion de faute commerciale, laquelle est entendue comme un manquement du transporteur à son obligation de procéder de façon soigneuse et appropriée au transport des marchandises. De cette limitation justifiée est née une opposition systématique entre, d'une part les fautes nautiques et, d'autre part, les fautes commerciales.

⁴⁶ « Sans donner à la règle une interprétation systématiquement restrictive, il ne faut pas l'étendre » in René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 263; voir également Martine RÉMOND-GOULLAUD: « Droit Maritime », précité, p. 376.

⁴⁷ Article 3, paragraphe 2, de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

⁴⁸ Article 3, paragraphe 1 (a), de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. La même disposition est reprise à l'article 21 de la loi du 18 juin 1966.

Dès lors, il a été considéré que si l'acte fautif n'était pas qualifié de faute nautique, il s'agissait nécessairement d'une faute commerciale⁴⁹.

Un tel raisonnement, s'il peut paraître au premier abord satisfaisant, entraîne un mélange des genres. De plus, il conduit, par une volonté exacerbée de limiter le domaine de la faute nautique, à qualifier le plus souvent possible de faute commerciale l'acte fautif y compris au détriment de son caractère manifestement nautique. Tel fut notamment le cas avec les fautes de ballastage.

Cette confusion a également entraîné une définition extensive de la faute commerciale. Il y a ainsi eu une véritable dénaturation du caractère nautique des opérations en cause. À tel point que les fautes commerciales ont été définies comme celles ayant causé des dommages à la marchandise⁵⁰. De même, certains auteurs ont estimé qu'un acte fautif devait être qualifié en fonction de sa gravité⁵¹.

Les erreurs les plus graves ne devant pas permettre l'exonération du transporteur, elles devront, d'après ce raisonnement, être qualifiées de fautes commerciales et ce même si l'acte fautif est manifestement nautique. Par exemple, il est difficile de comprendre en quoi une erreur de lecture particulièrement grossière d'une carte marine pourrait être constitutive d'une faute commerciale, même en considérant qu'une telle erreur est révélatrice de l'incompétence de son auteur.

L'intérêt est évidemment d'empêcher le transporteur maritime de s'exonérer de toute responsabilité lorsque la faute de son préposé est grave ou même grossière. Toutefois, nous

⁴⁹ « L'exception étant d'interprétation stricte, la faute nautique doit être entendue étroitement, et toute faute qui ne lui correspond pas réputée commerciale » in Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 376.

⁵⁰ Voir René RODIÈRE qui, fort justement, combat cette idée absurde: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », précité, p. 453.

⁵¹ Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 376.

pensons qu'il est possible d'arriver à ce résultat par un raisonnement plus logique qui reste compatible avec la notion de faute nautique.

Mais, la distinction entre fautes nautiques et fautes commerciales porte en elle un autre germe de difficultés: plusieurs critères de distinction sont envisageables et les solutions auxquelles ils mènent peuvent être radicalement différentes. Le plus discutable est certainement celui qui a dirigé pendant longtemps la jurisprudence: le critère de la sécurité du navire. Selon ce critère, lorsque l'acte fautif a compromis la sécurité du navire il doit être qualifié de faute nautique même s'il intéressait la marchandise.

Il a ainsi conduit à qualifier de nautiques les opérations d'arrimage alors que celles-ci relèvent, en tout état de cause, des obligations fondamentales mises à la charge du transporteur maritime⁵², lequel ne saurait alors en être exonéré pour les fautes d'arrimage. Mais tel n'est pas la position de la jurisprudence française.

L'ensemble de ces positions ont altéré la notion de faute nautique et l'ont rendu incohérente sur de nombreux aspects. Pour rétablir la faute nautique au sein du régime de responsabilité du transporteur maritime, il convient d'une part d'introduire une limitation supplémentaire du domaine de la faute nautique par la notion de faute contre la navigabilité du navire et, d'autre part, de rechercher ce qui, en l'état actuel du Droit Maritime, pourrait justifier son maintien.

Or comme le remarque Alain SÉRIAUX, « la jurisprudence française semble n'avoir jamais envisagé l'existence d'un conflit possible entre faute nautique et faute contre la navigabilité »⁵³. L'intérêt de cette distinction surgit immédiatement notamment pour les opérations de ballastage et d'arrimage, dites *opérations mixtes*.

⁵² René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 266.

⁵³ Alain SÉRIAUX: « La faute du Transporteur », *Économica*, 2ème éd., 1998, p. 191.

En outre, la notion d'administration du navire sera réduite à sa plus simple expression car, dès lors que l'acte fautif intéressant le navire sera commis avant et au début du voyage, il y aura non pas faute dans l'administration du navire mais faute contre la navigabilité. Le transporteur maritime ne pourra donc s'en exonérer. Ce qui présente l'immense avantage de limiter la faute nautique tout en conservant son essence. Cette voie a d'ailleurs été explorée depuis longtemps par la jurisprudence anglo-saxonne.

Malgré la forte évolution qu'ont connu les transports maritimes au cours de ce siècle, la faute nautique reste un cas excepté justifié. En effet, si les progrès techniques ont été fulgurants, notamment en matière d'aide à la navigation et de communication, ils n'en génèrent pas moins leur contrepartie.

L'erreur humaine est en fait le maillon faible du progrès technique⁵⁴. Il faut toujours des hommes pour analyser et diriger cette technologie⁵⁵. Le risque d'erreur reste toujours présent. Or, comme nous l'avons déjà dit, en mer la moindre erreur peut avoir des conséquences désastreuses. C'est pourquoi, la faute nautique doit être comprise à l'heure actuelle comme faisant partie des nombreux périls de la mer et doit donc être traitée comme tel. C'est ce qui, aujourd'hui, milite en faveur d'une collectivisation des dommages résultant d'une faute nautique et ce malgré l'omniprésence de l'assurance dans le monde des transports maritimes.

Mais, dès lors que l'on admet que la faute nautique est un péril de la mer, élément par nature aléatoire et non provoqué, il convient de s'assurer que le transporteur maritime recrute un équipage compétent et en mesure de manipuler la technologie mise à sa disposition. Ainsi, la gravité exceptionnelle de la faute doit empêcher le transporteur maritime d'être exonéré pour faute nautique.

⁵⁴ Briac BEILVERT: « La sécurité de l'exploitation du navire », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Pédone, tome XV, 1997, p. 343.

⁵⁵ « Les nouvelles technologies n'éliminent pas l'action de l'homme, bien au contraire, elles en accroissent l'importance et la complexité. Aussi l'erreur peut-elle avoir des conséquences dramatiques tant humaines que matérielles » *in* Jacques LEPLAT: « Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail », Armand Colin, Paris, 1985, pages 15 et 16.

Cette faute grossière est en effet révélatrice de la faute du transporteur lui-même qui n'a pas, par exemple, engagé des officiers suffisamment compétents pour diriger le navire, il y a alors défaut de diligence du transporteur pour mettre son navire en état de navigabilité. Mais certaines fautes du transporteur lui-même peuvent directement l'empêcher de se prévaloir de la faute nautique de son préposé. Tel est le cas de l'hypothèse où le transporteur n'a pas doté son navire d'un équipage suffisant en nombre.

Cette faute du transporteur a été récemment qualifiée de *faute inexcusable*⁵⁶, et l'empêche donc de se prévaloir de la faute nautique de son préposé. Mais une telle approche conduit, de plus, à interdire au transporteur maritime de se prévaloir d'une *limitation d'indemnisation*⁵⁷ à l'encontre des chargeurs.

Si le transporteur ne peut, lorsqu'il a commis une faute intentionnelle ou inexcusable, bénéficier de la limitation de responsabilité légale, il ne doit pas non plus en jouir dans le cas d'une faute nautique intentionnelle ou inexcusable de ses préposés. Autrement dit, ce qui entraîne déchéance de son droit à limitation de sa dette de réparation, lorsqu'il est reconnu responsable du dommage, doit également l'empêcher de se prévaloir d'une cause d'irresponsabilité.

Sinon comment expliquer que la faute inexcusable empêche le transporteur maritime de limiter son obligation à réparation mais ne l'empêcherait pas de s'exonérer totalement de sa responsabilité? Une telle approche semble désormais possible.

⁵⁶ La faute inexcusable s'entend d'une faute commise témérement avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

⁵⁷ La limitation d'indemnisation dont bénéficie le transporteur maritime est prévue à l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 et se calcule en droits de tirage spéciaux (D.T.S.) par colis ou unité, ou par kilogramme.

L'ambition de ce mémoire est ainsi de redonner à la faute nautique sa véritable place au sein du régime de responsabilité du transporteur maritime en évitant les abus des opérateurs du transport maritime.

Pour atteindre cet objectif, nous traiterons, dans un Titre Ier, de l'incompréhension qui a entraîné l'altération de la faute nautique et, conséquemment, sa crise. Dans un Titre II, nous analyseront les éléments qui nous paraissent militer en faveur du maintien de cette *institution* traditionnelle du Droit Maritime.

La structure du Mémoire sera donc la suivante:

**Titre I: LA FAUTE NAUTIQUE, UN CAS EXCEPTÉ
INCOMPRÉHENSIBLE**

Titre II: LA FAUTE NAUTIQUE, UN CAS EXCEPTÉ JUSTIFIÉ

CONCLUSION: QUEL AVENIR POUR LA FAUTE NAUTIQUE ?

Titre I:

**LA FAUTE NAUTIQUE,
UN CAS EXCEPTÉ
INCOMPREHENSIBLE**

Affirmer que la faute nautique, pourtant prévue par un texte législatif français, est un cas excepté incompréhensible peut paraître surprenant au premier abord. L'incompréhension réside, comme nous l'avons remarqué en introduction, dans le choc de deux cultures juridiques: la culture latine d'une part et la culture anglo-saxonne d'autre part.

La notion de faute dans la navigation ou dans l'administration du navire, bien qu'ayant pour origine une pratique conventionnelle, a été introduite dans le droit positif par un texte législatif nord-américain, puis reprise par la Convention de Bruxelles du 25 août 1925 et enfin par la loi française.

La rédaction de la Convention de Bruxelles, comme souvent en matière de conventions internationales, n'a pas su trancher entre les deux conceptions juridiques de la responsabilité et propose donc une solution de compromis⁵⁸. Cependant, l'inspiration anglo-saxonne du texte ressort plus particulièrement⁵⁹.

La loi du 18 juin 1966, appartenant aux cinq « lois Rodière »⁶⁰, qui avait comme objectif de transcrire en droit français les dispositions de la Convention de Bruxelles tout en respectant l'esprit général du droit français⁶¹, n'a pas toutefois éliminé la totalité des problèmes de fond qui demeurent. Les juristes français restent ainsi souvent perplexes face aux solutions retenues. La faute nautique en est le plus bel exemple.

⁵⁸ La Convention de Bruxelles est en effet issue des Règles de La Haye « dont l'inspiration anglo-saxonne s'accommodait mal du génie juridique occidental » in René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 370. Ce dernier trace d'ailleurs un historique fort détaillé de l'adoption de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

⁵⁹ Il suffit pour s'en convaincre d'analyser la notion de diligence raisonnable directement héritée de la *due diligence* du droit anglais.

⁶⁰ Loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes; loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer; loi n°67-522 du 3 juillet 1967 relative aux assurances maritimes; loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer et loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

⁶¹ Dans le cas contraire, une simple loi de renvoi à la Convention de Bruxelles aurait suffi pour introduire ses dispositions en droit français.

Pour un juriste peu averti de la matière maritime, elle est totalement incompréhensible et il faut une certaine pratique de la problématique maritime pour en cerner l'essence. Tel fut d'ailleurs notre réaction lors de notre première rencontre avec ce « *mutant juridique* » qui nous semblait sorti de nulle part.

La première impression est d'être face à une notion à combattre vigoureusement tant ses conséquences paraissent disproportionnées et tant sa contradiction avec les grands principes du Droit est importante. En présence d'une faute nautique de ses préposés, le transporteur maritime est en effet exonéré de toute responsabilité, logique qui échappe à l'esprit cartésien du juriste français.

Par conséquent, il convient dans un premier Chapitre de replacer cette irresponsabilité dans son contexte pour mieux la comprendre, irresponsabilité qui implique en tout état de cause une limitation stricte de la faute nautique; et, dans deuxième Chapitre, d'étudier comment la doctrine et la jurisprudence ont mis en oeuvre, via la distinction avec la faute commerciale, cette entreprise de limitation, conduisant malheureusement à une véritable perte de sens de la notion de faute nautique.

Chapitre 1: L'irresponsabilité du transporteur maritime pour faute nautique

La faute nautique n'a d'intérêt qu'en ce qu'elle permet au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité envers le chargeur. Mais cette responsabilité, ou plutôt cette irresponsabilité, trouve son origine dans l'exécution d'un contrat de transport. Autrement dit, elle ne peut avoir d'effet que dans le cadre d'un contrat de transport, d'où la nécessaire définition de ce contrat.

L'article 15 de la loi du 18 juin 1966 donne une définition du contrat de transport maritime:

« Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre ».

La qualification du contrat présente un intérêt particulier puisque le régime de responsabilité du transporteur maritime est d'ordre public. Dès lors qu'il y a contrat de transport maritime, ce sont les dispositions des articles 15 et suivants de la loi du 18 juin 1966 qui ont vocation à s'appliquer, dispositions parmi lesquelles figure le régime impératif de responsabilité du transporteur maritime.

La faute nautique doit, pour exonérer le transporteur maritime, être commise durant l'exécution par ce dernier du contrat de transport, c'est-à-dire « depuis la prise en charge jusqu'à la livraison des marchandises »⁶². La prise en charge des marchandises s'entend juridiquement de la reconnaissance par le transporteur de l'emballage et l'étiquetage des colis,

⁶² Article 15, *in fine*, de la loi du 18 juin 1966.

de leur nombre et de leur poids⁶³. Il s'agit en fait de la réception par le transporteur des marchandises.

La livraison est quant à elle définie comme « l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire (ou à son représentant), qui l'accepte, la marchandise qu'il a déplacée à cette intention »⁶⁴.

Il convient, une fois cette remarque préliminaire faite, de replacer la faute nautique dans son contexte en étudiant de plus près le régime de responsabilité du transporteur maritime (Section 1) et de montrer en quoi le domaine de la faute nautique doit être limité (Section 2).

Section 1: LE REGIME DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

Le transport maritime se distingue d'autres modes de transport par les conditions dans lesquelles il s'effectue. Le roulis, l'humidité ambiante, les caprices de la météo ainsi que l'aléa de toute expédition maritime le rend plus éprouvant pour les marchandises que pour les autres modes de transport. Cette spécificité propre au transport maritime rend nécessaire que le régime de responsabilité du transporteur maritime obéisse à un régime moins sévère que le droit commun⁶⁵.

En droit commun, traditionnellement, trois conditions doivent être réunies pour que le demandeur ait droit à réparation: un préjudice éprouvé par ce dernier, une faute du défendeur et un lien de causalité entre le préjudice et la faute.

⁶³ René RODIÈRE & Emmanuel du PONTAVICE: « Droit Maritime », précité, p. 312.

⁶⁴ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 182.

⁶⁵ Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 329.

En Droit Maritime la situation est différente, le chargeur n'ayant pas à prouver la faute du transporteur. Ce dernier s'étant engagé à fournir un résultat, pèse sur lui une *présomption de responsabilité* (§1) qui s'efface devant la preuve que le dommage résulte d'un *cas excepté* (§2).

§1_ Le principe: la présomption de responsabilité du transporteur maritime:

L'article 27 de la loi du 18 juin 1966 dispose que « *le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise* ». Autrement dit, le domaine de la présomption est limité aux seuls pertes et dommages à la marchandise, elle ne couvre pas d'autres préjudices éprouvés par le chargeur. Ainsi, les conséquences dommageables d'un retard dans la livraison n'ont pas vocation à entrer dans le cadre de la présomption. Il en est de même pour « toutes les autres formes de préjudice qui ne se matérialisent pas en atteintes à la marchandise elle-même »⁶⁶. Tel sera, par exemple, le cas du préjudice moral résultant de la perte de la marchandise.

En outre, la présomption de responsabilité du transporteur maritime couvre l'ensemble des dommages résultant de l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire matériellement de la réception des marchandises par le transporteur jusqu'à leur livraison⁶⁷.

Mais la véritable question qui se pose face à cette présomption de responsabilité est de déterminer sa nature juridique. Le transporteur maritime est-il en charge d'une *obligation de moyen* ou d'une *obligation de résultat* ? En pratique, l'importance de la question surgit en matière probatoire, qui doit prouver quoi ?

⁶⁶ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 252.

⁶⁷ Cf. *supra*.

En ce qui concerne les obligations de moyen, la faute doit être prouvée alors que pour les obligations de résultat elle peut être présumée. Le fait que le chargeur n'ait pas à prouver la faute du transporteur, mais seulement l'existence d'un préjudice, oriente immédiatement le débat vers une obligation de résultat. De même, le transporteur s'est de toute façon engagé à produire un résultat: acheminer les marchandises d'un port à un autre. Il est donc a priori responsable des dommages survenant durant cette période. Sous l'apparente simplicité de la question se dissimule en réalité un point beaucoup plus complexe. En effet, dans le cadre d'une obligation de résultat « traditionnelle », la *présomption de faute*⁶⁸ n'est pas irréfragable, le débiteur pouvant se libérer par la preuve de l'existence d'une cause étrangère à l'origine de l'inexécution⁶⁹. Cette cause étrangère ne doit bien entendu pas être imputable au débiteur, il s'agira donc de la force majeure⁷⁰, du fait d'un tiers ou de la faute du créancier.

Mais divers degrés probatoires sont possibles pour écarter la présomption. La présomption peut ainsi s'effacer soit devant la preuve qu'aucune faute n'a été commise, auquel cas le créancier supportera les conséquences d'un dommage dont la cause reste inconnue; soit devant la preuve de l'origine du dommage et de sa non imputabilité au débiteur. Dans cette dernière hypothèse, la charge d'un dommage dont l'origine reste inconnue pèsera sur le débiteur, c'est ce que recouvre la notion de *présomption de responsabilité*⁷¹.

En conséquence, le transporteur maritime ne s'exonérera de sa responsabilité que s'il établit la cause du dommage, d'une part, et qu'il prouve que cette cause ne lui est pas imputable, d'autre part. En l'absence de ces deux éléments, il sera déclaré responsable des

⁶⁸ « La présomption de faute peut se définir comme l'induction probatoire d'un dommage défini à une faute inconnue » in René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 253.

⁶⁹ Voir, par exemple, Jean CARBONNIER: « Droit Civil, les Obligations », puf, 18ème éd., 1994, pages 261 et suivantes.

⁷⁰ La force majeure se définit comme un événement *irrésistible, imprévisible et extérieur* au débiteur. Voir, par exemple, Jean CARBONNIER: « Droit Civil, les Obligations », précité, pages 270 et 271; Alain BÉNABENT: « Droit Civil, les Obligations », précité, pages 217 et suivantes.

⁷¹ Alors que la présomption de faute se situe au fond du droit, la présomption de responsabilité se situe quant à elle sur un plan purement probatoire.

pertes et dommages subis par la marchandise et devra réparation au chargeur, dans les limites des plafonds d'indemnisation prévus par l'article 28 de la loi du 18 juin 1966.

À s'arrêter là, il n'y a guère de différence entre le régime de responsabilité du transporteur maritime et le droit commun. Il est ainsi difficile de cerner ce qui rend le régime de responsabilité du transporteur maritime plus souple, bien au contraire. L'originalité vient en fait du traitement des hypothèses dans lesquelles le transporteur maritime pourra s'exonérer de sa responsabilité. Il le fera en prouvant que le dommage résulte de l'une des nombreuses causes constituant les cas exceptés de responsabilité. Autrement dit, seuls des faits et événements précisément définis sont en mesure d'exonérer le transporteur maritime. Il ne doit pas seulement prouver la cause du dommage et sa non imputabilité à son égard, il doit en outre prouver que la cause du dommage constitue bien un cas excepté de responsabilité pour être exonéré de son obligation à réparation.

Mais ce qui change le plus avec le droit commun, c'est le retour de la charge de la preuve⁷² sur le chargeur une fois que le transporteur a apporté cette preuve exigée de lui. Le chargeur devra, s'il veut obtenir réparation, apporter la preuve que le dommage est dû, en réalité, à la faute du transporteur. Celle-ci effaçant alors le cas excepté de responsabilité, il sera en quelle que sorte neutralisée par la faute du transporteur maritime.

Le jeu probatoire se déroule donc en trois phases. D'abord le chargeur prouve que les marchandises sont endommagées et qu'il a donc subi un préjudice, ce qui engage la responsabilité du transporteur par le jeu de la présomption de responsabilité. Ensuite, le transporteur prouve que le dommage résulte d'un cas excepté, ce qui l'exonère. Et enfin, par retour du fardeau de la preuve, le chargeur essaiera de prouver que c'est la faute du

⁷² Les anglais ont une expression parlante pour désigner ce retour du fardeau de la preuve: « the burden of proof shifts back to the shipper ».

transporteur qui est, réellement, à l'origine du cas excepté ayant provoqué le dommage ou du dommage lui-même⁷³.

Prenons un exemple pour plus de clarté. Le transporteur maritime parvient à prouver que les dommages résultent « *de vices cachés du navire échappant à un examen vigilant* »⁷⁴. Son exonération s'effacera devant la preuve, apportée par le chargeur, que la cause réelle du dommage est la faute du transporteur, caractérisée ici, entre autres, par l'absence d'examen vigilant. Ce système fait dire à RODIÈRE qu'il s'agit *d'une présomption de responsabilité simple*⁷⁵.

La faute du transporteur qui écartera le cas excepté pourrait également être un manquement à son obligation de faire diligence pour rendre le navire apte à exécuter le contrat de transport. Cette obligation de diligence raisonnable ressort à l'article 21 de la loi du 18 juin 1966⁷⁶. Bien qu'issue du droit anglo-saxon, elle reste relativement proche de la notion *de bonus pater familias*⁷⁷ de notre droit civil.

Mais il semble bien que cette obligation de diligence raisonnable soit moins forte sous la loi française que sous le régime de la Convention de Bruxelles⁷⁸. Sous le régime français, l'absence de diligence du transporteur devra être prouvée par le chargeur lorsque le

⁷³ Article 27, alinéa 2, de la loi du 18 juin 1966: « *Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas (ce qui renvoie aux cas exceptés énumérés à l'alinéa 1^{er}), faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus (c'est-à-dire autre que la faute nautique)* ».

⁷⁴ Article 27, alinéa 1^{er}, (h), de la loi du 18 juin 1966.

⁷⁵ René RODIÈRE: « *Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports* », précité, p. 254.

⁷⁶ « *Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour:*

a) *Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter;*
 b) *Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;*
 c) *Approprier et mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées* ».

⁷⁷ Le bon père de famille s'entendant d'un « *adulte soigneux et diligent, l'homme moyen ayant le sens de ses responsabilités* » in Jean CARBONNIER: « *Droit Civil, les Obligations* », précité, p. 263.

⁷⁸ La Cour de cassation n'impose pas au transporteur maritime la preuve de sa diligence raisonnable lorsqu'il invoque un cas excepté de responsabilité (Com., 2 avril 1974, navire « *VILLE D'ANVERS* », B.T., 1974,369, obs. Andrée CHAO).

transporteur aura établi l'existence d'une cause d'exonération⁷⁹. Au contraire, dans la conception anglo-saxonne, le transporteur doit établir qu'il a fait diligence avant de pouvoir invoquer un cas excepté⁸⁰.

La deuxième originalité forte du régime de responsabilité du transporteur maritime réside dans l'existence d'une limitation de son obligation à réparation lorsqu'il est reconnu responsable des dommages à la marchandise. Comme nous le verrons par la suite, ce droit à limitation cède dans certaines hypothèses très précises.

Quoi qu'il en soit, la présomption de responsabilité du transporteur maritime s'efface devant la preuve de faits ou d'événements constituant des cas exceptés de responsabilité.

§2_ L'exonération du transporteur maritime: la preuve d'un cas excepté:

Les cas exceptés sont, comme nous l'avons vu, des causes légales d'exonération du transporteur maritime qui le libèrent de son obligation à réparation. Si la Convention de Bruxelles en compte dix-sept⁸¹, la loi du 18 juin 1966 les a réduits au nombre de neuf⁸². À en croire Martine RÉMOND-GOUILLOUD, « cette disparité ne doit pas surprendre: les Français aiment les formules synthétiques, les Anglais se délectent des cas concrets »⁸³.

⁷⁹ Andrée CHAO: « Le transporteur qui justifie d'un cas excepté de responsabilité n'a pas d'autres preuves à fournir », B.T., 1974,368.

⁸⁰ Voir, par exemple, Cour d'appel de la Nouvelle-Orléans, 17 juillet 1997, navire « JALAVIHAR M/V », <http://www.ca5.uscourts.gov/opinions/pub/96/96-30876-cv0.htm>.

⁸¹ Article 4, paragraphe 2, de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

⁸² Article 27 de la loi du 18 juin 1966. Il s'agit de l'innavigabilité, de la faute nautique, des faits constituant un événement non imputable au transporteur, de la grève, du vice propre de la marchandise, de la faute du chargeur, des vices cachés du navire et du sauvetage.

⁸³ Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 331.

Ce système des cas exceptés de responsabilité se distingue par un particularisme fort (A) et, en son sein, la spécificité de la faute nautique ressort plus particulièrement (B).

A) Le particularisme du système des cas exceptés:

Le particularisme du système tient au fait qu'en droit commun le débiteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité contractuelle qu'en apportant la preuve que son inexécution résulte de la force majeure. Nous ne polémiquerons pas sur le point de savoir si le fait d'un tiers ou la faute de la victime doivent être assimilés à un cas de force majeure pour le débiteur ou non. Nous considérerons par mesure de simplification que tel est le cas, comme le suggère d'ailleurs Jean CARBONNIER⁸⁴.

En tout état de cause, nombre de cas exceptés de responsabilité n'entrent pas dans le cadre de la force majeure. En effet, la force majeure se définit traditionnellement par un triptyque.

D'abord, l'événement doit être *irrésistible*, c'est-à-dire insurmontable. De simples difficultés ne suffiraient pas, tel est le cas des considérations financières liées à l'exécution du contrat.

Ensuite, l'événement doit présenter un caractère d'*imprévisibilité*. Contrairement au droit commun qui exige que le débiteur établisse la force majeure en cas de grève, il suffit au transporteur maritime d'établir que les dommages à la marchandise résultent d'une grève ou d'un lock-out⁸⁵ pour que la cause d'exonération joue. Ce qui assouplit considérablement le régime probatoire dans cette hypothèse.

⁸⁴ Jean CARBONNIER: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 262; voir, dans le même sens, pour la faute d'un tiers, Alain BÉNABENT: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 219.

⁸⁵ Article 27, alinéa 1^{er}, (e), de la loi du 18 juin 1966.

Et, enfin, l'événement doit être *extérieur* au débiteur. Cet élément n'est pas toujours requis en matière contractuelle mais résulte de la volonté d'éviter une exonération du débiteur pour tout ce qui est de son fait. Il semble toutefois que la jurisprudence fonde l'extériorité dans une certaine imprévisibilité lors de la conclusion du contrat⁸⁶. D'autres décisions, exigent « un événement extérieur à l'activité du débiteur de l'obligation »⁸⁷. Les cas exceptés d'incendie et d'innavigabilité procèdent de la même problématique, si la défaillance du navire peut être imprévisible et irrésistible pour le transporteur, cet événement n'en est pas moins survenu au sein de son entreprise. La force majeure ne serait donc pas retenue en vertu du droit commun dans de telles hypothèses, contrairement à ce qu'admet le Droit Maritime.

Ainsi, peu de cas exceptés remplissent les trois conditions de la force majeure même si, dans une conception restrictive, la jurisprudence française⁸⁸ exige que les conditions de la force majeure soient remplies lorsque le transporteur maritime invoque, comme cause d'exonération « *des faits constituant un événement non imputable au transporteur* »⁸⁹ ou encore les périls de la mer⁹⁰.

De même, les dommages trouvant leur origine dans l'accomplissement par le transporteur « *d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer* »⁹¹ ne peuvent être considérés comme résultant d'un événement extérieur au débiteur ni même comme étant imprévisibles. Ce cas excepté ne remplit pas non plus les conditions de la force majeure.

⁸⁶ Alain BÉNABENT: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 219.

⁸⁷ Civ., 1^{re}, 29 octobre 1985, Bull., I, n° 273.

⁸⁸ C.A., Aix-en-Provence, 20 septembre 1985, B.T., 1986,214.

⁸⁹ Article 27, alinéa 1^{er}, (d), de la loi du 18 juin 1966. Voir Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 334.

⁹⁰ C.A., Aix-en-Provence, 2 décembre 1992, navire « MEDJERDA », D.M.F., 1994,164, p. 165, obs., Pierre BONASSIES.

⁹¹ Article 27, alinéa 1^{er}, (i), de la loi du 18 juin 1966.

Les conditions d'exonération du transporteur maritime sont donc beaucoup plus souples que celles qui sont traditionnellement rattachées à une obligation de résultat classique. Ce qui a fait dire que l'on était en présence d'une *obligation de résultat diminuée* ou d'une *obligation de moyen renforcée*⁹². Mais une telle approche ne saurait être retenue⁹³.

Toutefois, certains de ces cas exceptés reprennent des causes d'exonération du droit commun. Il en est ainsi des fautes du chargeur, lesquelles correspondent à la faute du créancier qui, en droit commun, écarte également son droit à réparation.

Il en ressort qu'en tout état de cause, les causes d'exonération du transporteur maritime, dites cas exceptés, couvrent manifestement un domaine beaucoup plus large que la notion de force majeure. Mais, à tout point de vue, le cas excepté de responsabilité qui jouit de la plus forte originalité reste la faute nautique.

B) La spécificité de la faute nautique:

La faute nautique ne saurait constituer un cas de force majeure dans la mesure où elle ne constitue pas un événement extérieur à l'entreprise. La défaillance du personnel du débiteur, employé à l'exécution du contrat, ne constitue d'ailleurs pas en droit commun une cause d'exonération au titre de la force majeure⁹⁴.

Mais ce qui constitue la spécificité de la faute nautique par rapport aux autres cas exceptés c'est le régime particulier qui lui est appliqué quant à la possibilité faite au chargeur, en présence d'un cas excepté de responsabilité prouvé, d'invoquer la faute du transporteur ou

⁹² Yves TASSEL: « Le transport de marchandises par mer » in Philippe-Jean HESSE et al.: « Droits Maritimes », Juris-Service, Paris, tome I, 1995, p. 321.

⁹³ Cf. *supra*.

⁹⁴ Jean CARBONNIER: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 271.

de ses préposés. Cette faculté est prévue par l'article 27 *in fine* de la loi du 18 juin 1966⁹⁵ avec toutefois, une exception en faveur de la faute nautique.

Autrement dit, lorsque le transporteur apporte la preuve que le dommage a pour origine une faute nautique de ses préposés, le chargeur, contrairement à ce qui se produirait en présence d'un autre cas excepté, ne pourra faire la preuve que le dommage est dû en tout ou partie à la faute du transporteur ou de ses préposés. La faute nautique semble donc être le seul cas excepté qui exonère le transporteur maritime de toute responsabilité *ipso facto*, c'est-à-dire sans entraîner un retour du fardeau de la preuve d'une faute du transporteur sur le chargeur. Ceci permet de dire que le chargeur ne dispose plus d'aucun moyen de défense lorsque la faute nautique est prouvée. La faute nautique libère donc automatiquement le transporteur maritime qui en apporte la preuve.

La difficulté réside dans la rédaction de l'article 27, alinéa 2, qui exclut la possibilité pour le chargeur d'invoquer non seulement la faute des préposés du transporteur (ce qui est a priori logique car le contraire reviendrait à vider la notion de faute nautique de tout effet) mais également, et c'est beaucoup plus discutable, la faute du transporteur indépendamment de celle de ces préposés.

Cette remarque ne semble pas avoir été faite par la doctrine alors qu'une hypothèse dans laquelle la faute du transporteur coïnciderait avec une faute nautique de ses préposés nous paraît tout à fait envisageable, notamment en ce qui concerne la mise en état de navigabilité du navire.

Cependant, comme nous le verrons par la suite, une autre voie peut permettre d'empêcher le transporteur de bénéficier de l'exonération lorsque la faute nautique est, en réalité, révélatrice d'une faute personnelle du transporteur. Ainsi, c'est la nécessité de limiter

⁹⁵ Cf. *supra*.

le domaine des divers cas exceptés qui ressort de cette étude et plus particulièrement le domaine de la faute nautique.

Section 2: LA NECESSITE DE LIMITER LE DOMAINE DE LA FAUTE NAUTIQUE

La volonté de la doctrine comme de la jurisprudence de restreindre au maximum le domaine de la faute nautique s'explique par le fait qu'une telle exonération de responsabilité pour faute de ses préposés, quels qu'ils soient, n'existe pas en droit commun (§1). Cette limitation du domaine de la faute nautique est rendue possible et surtout nécessaire par l'absence de définition précise de la notion de faute nautique (§2).

§1_ La faute nautique: un cas excepté en contradiction totale avec le droit commun:

L'article 1384 du Code civil dispose, d'une manière générale, en son alinéa 1er:

« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre... »

Envisageant plusieurs situations dans lesquelles une personne doit répondre des faits d'une autre, il ajoute en son alinéa 5 que les commettants⁹⁶ sont responsables *« du dommage causé (...) par leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés »*.

⁹⁶ Commettant: « personne qui confie à une autre le soin de ses intérêts » (définition du Robert).

Bien que la contradiction de la faute nautique avec le droit commun soit totale en apparence, la situation du capitaine⁹⁷ pose problème. En effet, l'importance de la contradiction avec le droit commun sera fonction de la qualité reconnue au capitaine. C'est son autorité qui a été présentée comme justifiant une dérogation au droit commun en faveur du transporteur maritime⁹⁸. Si ce dernier est considéré comme un préposé du transporteur maritime, le régime de responsabilité du transporteur maritime pour faute de ses préposés devrait obéir à la règle édictée à l'article 1384, alinéa 5, du Code civil (A). Mais, d'autres éléments font malgré tout ressortir la contraction de la notion de faute avec le droit commun (B).

A) Le capitaine, un préposé échappant au jeu de l'article 1384, alinéa 5:

Le préposé s'entend dans l'hypothèse de l'article 1384, alinéa 5, d'une personne employée par le commettant. Autrement dit, doit exister entre le commettant et son préposé un rapport de subordination⁹⁹.

Dans le cadre de la faute nautique, ce sont les rapports du transporteur avec son capitaine qui sont en cause. Les armateurs lorsqu'ils inséraient des *negligence clauses* dans les contrats de transport au temps de la liberté contractuelle, invoquaient, pour les justifier, une absence de rapport de subordination du capitaine à leur égard¹⁰⁰.

⁹⁷ « Est considéré comme capitaine celui qui exerce régulièrement en fait le commandement d'un bâtiment quels que soient le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage, et ce même s'il n'a pas assumé effectivement les fonctions de mandataire commercial de l'armateur » (Soc., 15 mars 1972, navire « NICOLAS I » et « NICOLAS II », D.M.F., 1972,403).

⁹⁸ Dans ces développements nous parlerons pour plus de clarté des relations entre le capitaine et le transporteur maritime et non l'armateur, cette notion étant actuellement en perte de sens.

⁹⁹ Alain BÉNABENT: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 347.

¹⁰⁰ Cf. *supra*.

Le critère du lien de subordination exigé pour l'application de l'article 1384, alinéa 5, est la capacité du commettant à donner des ordres et des instructions à son préposé¹⁰¹. En d'autres termes, si le transporteur maritime actuel a le pouvoir de donner des ordres au capitaine, il faudra considérer la faute nautique comme une exception au droit commun. Dans le cas contraire, il ne s'agira pas d'une exception à cette disposition dans la mesure où le transporteur ne pourrait être qualifié de commettant du capitaine. La question de savoir si le capitaine était un préposé du transporteur ou son mandataire a fait couler beaucoup d'encre.

La difficulté vient de l'autorité du capitaine dans ses fonctions techniques, c'est-à-dire dans la conduite du navire¹⁰². Il n'a pas d'ordre à recevoir du transporteur pour le choix des routes ou des manoeuvres à effectuer¹⁰³. Or, si l'on retient comme définition du commettant « celui qui a le pouvoir de donner des instructions à une autre personne sur la manière d'exercer une mission »¹⁰⁴, il faut en conclure que le capitaine n'est pas un préposé du transporteur. Dans ces conditions la faute nautique ne constituait pas une exception au droit commun.

Mais une autre analyse est possible. Le capitaine serait en réalité un préposé du transporteur dans la mesure où le droit du travail reçoit désormais une « conception extensive de la notion de préposé »¹⁰⁵. Le capitaine, malgré son autorité, continuant à recevoir des instructions du transporteur qui vérifie la façon dont il s'acquitte de sa mission, est un préposé qui bénéficie tout au plus d'une situation particulière.

¹⁰¹ « La responsabilité des commettants (...) suppose, pour son application, que ceux-ci ont le droit de donner à leurs préposés des ordres et des instructions sur la manière de remplir les fonctions auxquelles ils les emploient, autorité et subordination corrélatives, sans lesquelles il n'y a pas de véritables commettants et préposés », (Crim., 9 janvier 1931, Dalloz Périodique, 1931,1,171, note R. Dallant), cité par Alain SÉRIAUX: « Droit des Obligations », puf, 2ème éd., 1998, p. 426.

¹⁰² Paul CHAUVEAU: « Traité de Droit Maritime », précité, p. 547.

¹⁰³ Françoise ODIER: « La Responsabilité du Capitaine », Annuaire de Droit Maritime et Aérien, tome XII, 1993, p. 294; et Daniel VEAUX & Paulette VEAUX-FOURNERIE: « Le capitaine », Jurisclasseur commercial, fasc. 1155, 1998, n° 56 et suivants.

¹⁰⁴ Philippe MALAURIE & Laurent AYNÈS: « Cours de Droit Civil, les Obligations », CUJAS, 8ème éd., 1998, p. 85.

¹⁰⁵ Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 111.

Il semble en effet qu'aujourd'hui tout le monde s'accorde à reconnaître que le capitaine est un préposé du transporteur maritime¹⁰⁶. En d'autres termes, en l'absence de dispositions spéciales dérogeant au droit commun, il ne semblerait pas y avoir d'obstacle à l'application de l'article 1384, alinéa 5. Cette situation est donc en opposition totale avec ce qui est communément admis en droit commun de la responsabilité pour fait d'autrui.

La jurisprudence accepte plutôt mal cette exception au droit commun, « le juge, habitué depuis des décennies sinon des siècles à considérer la faute du préposé comme la faute de l'entreprise, hésite beaucoup à voir dans une telle faute un cas d'exonération du débiteur contractuel »¹⁰⁷.

Mais d'autres éléments, indépendants de cette première contradiction, rendent l'exception encore plus criante.

B) Les autres éléments révélant la contradiction avec le droit commun:

Quelle que soit la qualité reconnue au capitaine, préposé ou mandataire du transporteur, nous remarquerons qu'en tout état de cause l'article 1797 du Code civil prévoit la responsabilité de l'entrepreneur du fait des personnes qu'il emploie. En conséquence, le transporteur maritime devrait, en vertu du droit commun, répondre des faits du capitaine. La contradiction avec le droit commun est donc bien réelle et ce même si l'on considère que le capitaine n'est pas un préposé du transporteur maritime.

En outre, le capitaine s'il n'était pas considéré comme préposé du commettant en raison de son autorité, devrait alors être personnellement responsable de ses fautes. Or la loi

¹⁰⁶ Daniel VEAUX & Paulette VEAUX-FOURNERIE: « Le Capitaine », précité, n° 10.

¹⁰⁷ Obs. Pierre BONASSIES, sous C.A., Paris, 24 avril 1992, navire « SEVEN-SEAS », D.M.F., 1993,144.

n°79-1103 du 21 décembre 1979¹⁰⁸, modifiant les articles 22, 28 et 30 de la loi du 18 juin 1966, prévoit que le préposé du transporteur peut se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur lui-même¹⁰⁹.

Par conséquent, si le législateur français avait entendu que le capitaine ne soit pas traité comme un préposé, il aurait dans ladite loi opéré une distinction entre d'une part le capitaine et d'autre part les autres préposés nautiques du transporteur.

La contradiction de la faute nautique avec le droit commun est donc totale même si des discussions sont toujours possibles quant à la qualité du capitaine, notamment en fonction de la définition que l'on entend donner à la notion de subordination. Il n'en demeure pas moins que cette opposition avec le droit commun impose une limitation stricte de la notion de faute nautique de même que l'absence de définition précise de la notion de faute nautique.

§2_ L'absence de définition précise de la faute nautique:

La faute nautique a toujours été définie négativement, c'est-à-dire par référence à d'autres notions. Elle recouvre en droit français deux notions différentes, la faute dans la navigation (A) et la faute dans l'administration du navire (B), qui rendent encore plus complexe son identification

A) La notion de faute dans la navigation:

¹⁰⁸ Cette loi introduit en droit français le Protocole modificatif de la Convention du Bruxelles du 23 février 1968.

¹⁰⁹ En pratique, le chargeur ne pourra donc plus se retourner contre le préposé fautif désormais irresponsable. Cette irresponsabilité des préposés fautifs, parmi lesquels figure le capitaine, va à l'encontre d'une quelconque idée d'autonomie de ce dernier.

Le terme de navigation renvoie au « fait de naviguer, de se déplacer en mer »¹¹⁰. Il s'agit donc de l'ensemble des manoeuvres effectuées pour assurer le déplacement du navire en mer mais également au port pour l'accostage par exemple. Les fautes dans la navigation sont a priori les fautes qui sont commises dans la conduite du navire¹¹¹.

Appartiennent à ce groupe, les erreurs dans le choix des routes¹¹², les erreurs de lecture des cartes marines¹¹³, les mauvaises interprétations des feux de navire¹¹⁴ ou de balisage, les fautes commises dans la lecture des données radars¹¹⁵, les fausses manoeuvres d'accostage¹¹⁶ ou d'entrée dans les ports.

Par conséquent, les fautes dans la navigation correspondent aux erreurs que le capitaine ou les officiers de passerelle sont susceptibles de commettre dans l'exercice de leur fonction technique de conduite du navire. Le capitaine est libre du choix de la route. Il détermine également la vitesse du navire¹¹⁷, il faut en déduire que le fait pour le capitaine de ne pas adapter sa vitesse aux conditions météorologiques est constitutif d'une faute dans la navigation.

Le capitaine prend aussi la décision d'appareiller, un mauvais choix sur la date ou l'heure de l'appareillage doit être regardé comme une faute dans la navigation. Ce point a posé

¹¹⁰ Définition du Robert.

¹¹¹ Georges RIPERT: « les fautes nautiques sont celles que le Capitaine commet dans la conduite du navire et la pratique de la navigation » (définition donnée sous l'empire de la loi du 2 avril 1936) *in* « Traité de Droit Maritime », Rousseau, tome I, 1950, n° 846.

¹¹² C.A., Paris, 24 avril 1992, navire « SEVEN-SEAS », D.M.F., 1993,142, obs. Pierre BONASSIES, pour le contournement d'un cyclone.

¹¹³ Compania Naviera Epsilon, New-York, 12 novembre 1974, [1974] AMC 2609, cité par Pierre BONASSIES, D.M.F., 1979,688, pour une erreur de lecture d'une carte et d'interprétation de la position du navire ayant entraîné son échouement.

¹¹⁴ Tribunal Fédéral de La Nouvelle Orléans, 30 mars 1981, navire « EURYBATES », [1981] AMC 2350; D.M.F., 1984,370, obs. Pierre BONASSIES.

¹¹⁵ Cour d'Appel Fédérale de New-York, 17 janvier 1977, the « IRISH-SPRUCE », [1977] AMC 780; D.M.F., 1979,691, obs. Pierre BONASSIES.

¹¹⁶ Tribunal commercial de Marseille, 27 avril 1951, navire « SAINT-MARCET », D.M.F., 1952,104, pour le heurt avec un quai au cours d'une manoeuvre d'accostage.

¹¹⁷ Daniel VEAUX & Paulette VEAUX-FOURNERIE: « Le Capitaine », précité, n° 56.

difficulté car certains tribunaux ont refusé la qualification de faute nautique à la décision d'appareiller alors que les services météorologiques annonçaient un très mauvais temps¹¹⁸.

L'absence de logique de cette ligne jurisprudentielle est révélée par la décision de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 19 mars 1992¹¹⁹ aux termes de laquelle « la décision du capitaine d'appareiller en dépit d'un avis de tempête ne caractérise pas une faute nautique dans la mesure où les navires rouliers sont conçus pour affronter une telle circonstance qui, compte tenu de la saison, ne revêtait aucun caractère exceptionnel ».

Cette analyse revient ni plus ni moins à considérer que si la tempête annoncée avait présenté un caractère exceptionnel, la décision d'appareiller du capitaine aurait été constitutive d'une faute nautique. Comme le remarquait Pierre BONASSIES, « la responsabilité du transporteur apparaît ainsi, en quelque sorte, inversement proportionnelle à la témérité de son capitaine »¹²⁰, ce qui n'a aucun sens. Il faut en effet considérer qu'à partir du moment où la décision d'appareiller par gros temps est à l'origine des dommages subis par la marchandise, la faute nautique est caractérisée. Affirmer le contraire reviendrait à qualifier la faute du capitaine en fonction de sa gravité.

En revanche, il convient de considérer que la décision d'appareiller du capitaine par mauvais temps ne constitue pas une faute nautique lorsque celui-ci a reçu instruction de le faire par son armateur¹²¹.

¹¹⁸ C.A. Rouen, 13 juillet 1994, navire « HEIDI », D.M.F., 1995,540, note Yves TASSEL; voir dans le même sens mais concernant le cas excepté de fortune de mer: C.A., Paris, 12 janvier 1984, navire « AUBRAC », D.M.F., 1984,413, note Yves POUPARD.

¹¹⁹ B.T.L., 1993,798; D.M.F., 1994,167, obs. Pierre BONASSIES.

¹²⁰ Obs., Pierre BONASSIES sous C.A., Aix-en-Provence, 19 mars 1992, D.M.F., 1994,167, p. 167.

¹²¹ Ce raisonnement a été suivi par la Cour Suprême du Canada, pour un navire non équipé pour naviguer dans la glace, qui était entré dans un port sur instructions de l'armateur malgré la glace, C.N.R. v. E. & S. Barbour Ltd., [1963] S.C.R. 323, cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 403.

De même, il est possible de se demander si un défaut de veille, en l'absence d'une faute quelconque du transporteur, c'est-à-dire en présence d'un équipage suffisant en nombre, serait constitutif d'une faute dans la navigation¹²².

Cette notion de faute dans la navigation n'est pas aussi évidente à cerner qu'elle n'y paraît, et ce contrairement à ce que la majorité de la doctrine prétend¹²³. Ainsi, la faute de ballastage semble entrer dans cette catégorie. Le ballastage du navire est en effet l'opération par laquelle l'équipage remplit des réservoirs d'eaux de mer, les ballasts, pour assurer l'équilibre et la stabilité du navire. Cette opération semble bien entrer dans le cadre des « manoeuvres commandées au navire »¹²⁴ afin d'assurer son déplacement. Cette manoeuvre de ballastage est certes effectuée au port lors du chargement et du déchargement du navire, mais également en mer en fonction des conditions météorologiques¹²⁵.

Cette observation nous paraît justifier du caractère manifestement nautique de l'opération de ballastage et donc, de la qualification de faute dans la navigation pour les erreurs commises lors de ces opérations. La seule limite qui peut être apportée à l'exonération du transporteur maritime pour faute de ballastage est de considérer que cette faute constitue une faute contre la navigabilité lorsqu'elle est commise au port durant les opérations de chargement et de déchargement¹²⁶. La difficulté de qualification apparaît déjà et de nombreuses décisions de jurisprudence ont considéré que les fautes de ballastage pouvaient constituer des fautes

¹²² L'insuffisance de surveillance du capitaine ayant rejoint sa cabine, alors que le navire était au mouillage dans un estuaire en attente d'un poste à quai, a été qualifiée de faute dans la navigation: navire « LADY-SOPHIE », District Court, New-York, 7 septembre 1979, [1979] AMC 801, cité par Pierre BONASSIES: « États-Unis d'Amérique, Jurisprudence 1979 - 1982 », D.M.F., 1984,369, p. 378.

¹²³ Voir notamment René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », précité, p. 454.

¹²⁴ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 264.

¹²⁵ Plus le navire est lourd, c'est-à-dire enfoncé dans l'eau, et plus sa réaction au roulis sera rapide. D'où la nécessité pour les équipages de déballaster en mer pour éviter un roulis trop important dommageable pour la marchandise.

¹²⁶ Les critères de ce conflit entre faute nautique et faute contre la navigabilité seront étudiés dans les développements suivants.

commerciales. Mais c'est bel et bien la notion de faute dans l'administration du navire qui a posé le plus de problèmes en droit français¹²⁷.

B) La notion de faute dans l'administration du navire:

La notion d'administration se définit comme « l'action de gérer un bien, un ensemble de biens »¹²⁸. Cette définition montre à elle seule la difficulté que pose cette notion de faute dans l'administration du navire. Il est en effet délicat de voir quelle est la relation possible entre la notion d'administration et celle de faute nautique.

Le terme administration a été choisi pour traduire le terme de « *management* » utilisé par la version anglo-saxonne de la Convention de Bruxelles. Bien que ce choix soit discutable, il importe avant tout d'identifier les fautes qui entrent dans cette notion. Or, la notion de faute dans l'administration du navire n'a pas été définie en tant que telle ni par la doctrine, ni par la jurisprudence.

En effet, la position traditionnelle est de considérer que les fautes commises dans l'administration du navire s'opposent aux fautes commises dans l'administration de la cargaison. Les différents critères ainsi proposés font entrer en ligne de compte ces deux notions¹²⁹.

Une analyse de la jurisprudence montre « qu'il y a administration du navire en toute matière qui intéresse le navire comme tel et non d'abord la cargaison ou les appareils établis

¹²⁷ Il faut remarquer à ce sujet que les anglo-saxons ne semblent pas accorder une aussi grande importance à la distinction entre les fautes commises « *in the navigation* » et les fautes commises « *in the management of the ship* ». Ainsi, William TETLEY traite-t'il conjointement des « *errors in navigation or management* » in William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 398.

¹²⁸ Définition du Robert.

¹²⁹ Paul CHAUVEAU: « Traité de Droit Maritime », précité, p.548; Michel de JUGLART, note sous Com., 6 janvier 1958, navire « SAINTE-MÈRE-l'ÉGLISE », J.C.P., 1958,II,10639; G.H. LAFAGE: « Faute commerciale et faute nautique », D.M.F., 1963,104; René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », précité.

sur le navire pour la conservation de la marchandise »¹³⁰. Autrement dit, un acte fautif sera qualifié de faute dans l'administration du navire lorsqu'il a été entrepris exclusivement dans l'intérêt du navire.

Certains auteurs en ont déduit qu'il y avait administration du navire lorsque l'acte fautif aurait tout aussi bien pu être commis en l'absence de toute marchandise, car une telle opération a nécessairement pour but la conduite du navire¹³¹. D'autres auteurs ont proposé d'introduire des critères tenant à l'entretien ou la sécurité du navire¹³².

Matériellement, ces distinctions avaient pour objectif d'appréhender les fautes de ballastage et d'arrimage. La première est, de notre point de vue, une faute dans la navigation¹³³ et la deuxième n'est certainement pas une faute dans l'administration du navire. Elle engage systématiquement la responsabilité du transporteur car elle est révélatrice d'un manquement de ce dernier à ses deux obligations fondamentales: son obligation de procéder avec soin au transport de la marchandise et son obligation de mettre le navire en état de navigabilité.

La notion de faute dans l'administration du navire telle qu'elle est traditionnellement entendue en droit français ne nous paraît plus avoir qu'un sens très restreint. D'abord parce que désormais les équipages ne s'occupent plus que très rarement de l'entretien du navire et que la notion de sécurité du navire renvoie à une autre notion qu'est la mise en état de navigabilité du navire. Ensuite, parce qu'à l'origine le terme *management* n'a été introduit dans le texte de la Convention de Bruxelles que pour contrer une interprétation restrictive de la notion de navigation par les Cours anglaises¹³⁴. Enfin parce que, dans cette optique, la traduction exacte du terme *management* est le mot français de *maniement*. L'intérêt est

¹³⁰ René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », précité, p. 454.

¹³¹ Paul CHAUVEAU: « Traité de Droit Maritime », précité, p. 549; Antoine VIALARD: « Droit Maritime », puf, 1997, p. 413.

¹³² Michel de JUGLART: J.C.P., 1958,II,10639, note sous Com., 6 janvier 1958, navire « SAINT-MERE-L'ÉGLISE »; et G.H. LAFAGE: « Faute nautique et faute commerciale », D.M.F., 1963,104.

¹³³ Cf. *supra*.

¹³⁴ Voir la déclaration du délégué Britannique lors de la Conférence de La Haye de 1921, Revue Internationale de Droit Maritime, XXXIII, 998.

d'étendre l'exonération aux manipulations ou aux manoeuvres défectueuses commises au port ou à quai.

En effet, dans une définition restrictive¹³⁵ de la notion de navigation on pourrait aisément considérer qu'il y a pas navigation lorsque le navire est au port ou, à plus forte raison à quai. Cette analyse permet d'appréhender par exemple les fautes de ballastage commises au cours du chargement ou du déchargement du navire. En fait, la faute dans l'administration du navire est commise avant le début du voyage¹³⁶. Ceci ne nous fait pas dire, contrairement à ce qu'un courant doctrinal avait pu arguer, que la notion de faute nautique se restreint à la seule faute dans la navigation¹³⁷ dans la mesure où toute faute dans l'administration est nécessairement commerciale.

La notion de faute dans l'administration du navire permet simplement d'étendre la faute nautique à des erreurs qui, si elles avaient été commises en mer auraient été qualifiées de fautes nautiques, mais qui, dans une définition restrictive de la notion de navigation, se verraient refuser une telle qualification¹³⁸. Tel est par exemple le cas des fautes de ballastage qui, commises en mer entreraient dans le cadre des fautes dans la navigation, mais qui pourraient ne pas recevoir cette qualification lorsqu'elles sont commises au port au cours des opérations de chargement ou de déchargement du navire. En d'autres termes, la notion d'administration du navire ne doit être comprise que comme un éclaircissement de la notion de navigation.

¹³⁵ Le Black's Law Dictionary donne ainsi une définition très restrictive de la notion de navigation: la navigation étant le fait de « traverser la mer » (« *traversing the sea* »). Dès lors, on comprend mieux la nécessité de l'ajout du terme *management* à celui de *navigation* par les Anglais.

¹³⁶ Pour la jurisprudence américaine il n'existe aucune raison de restreindre la notion de faute dans la navigation ou l'administration du navire aux seules erreurs commises après le début du voyage, Cour d'appel de la Nouvelle-Orléans, 17 juillet 1997, navire « JALAVIHAR M/V », précité.

¹³⁷ Alain TINAYRE: « Notion restrictive de la faute nautique en Droit Maritime français », *Gaz. Pal.*, 1958,II, doct., 36.

¹³⁸ Pour la Cour Suprême des États-Unis, la notion d'administration inclut « l'utilisation durant le voyage de toute chose qui équipe le navire dans le but de le protéger et de protéger sa cargaison contre les atteintes des mers », navire « SILVIA », Cour Suprême des États-Unis, 1898, 171 U.S. 462, cité par Pierre BONASSIES: « États-Unis d'Amérique, Jurisprudence 1979 - 1982 », *D.M.F.*, 1984,369, pages 376 et 377.

Mais le conflit existant entre la faute dans l'administration du navire et la faute contre la navigabilité, que la jurisprudence française n'a jamais approfondi, a pour effet de vider la notion d'administration d'une grande partie de son sens, du moins telle qu'elle est entendue par la jurisprudence française. Il faudrait en effet rechercher si la faute commise à quai avant le début du voyage est une faute dans l'administration du navire ou une faute contre la navigabilité.

Cette analyse n'a été suivie ni par la doctrine ni par la jurisprudence, et la volonté de limiter le domaine de la faute dans l'administration du navire a conduit à proposer un certains nombres de critères introduisant une distinction avec l'administration de la marchandise¹³⁹. Cette solution a tout simplement conduit à une perte de sens de la notion de faute nautique.

¹³⁹ Cf *supra*.

Chapitre 2: La dénaturation de la faute nautique par le concept de faute commerciale

La difficulté pour les juristes français de définir la notion d'administration du navire intrinsèquement les a conduits à faire appel à d'autres notions pour mener à bien cette entreprise de définition. Or, comme nous venons de le voir, cette notion d'administration du navire a été particulièrement mal appréhendée par la doctrine. Cette erreur d'appréciation a conduit la jurisprudence dans une voie qui n'est pas non plus vraiment souhaitable.

S'il est évident que le domaine de la faute nautique doit être strictement encadré par les obligations fondamentales du transporteur, obligations vis-à-vis desquelles ce dernier ne doit en aucun cas pouvoir se libérer, il ne faut pas pour autant donner une importance démesurée à cette limitation en la faisant jouer là où elle n'a pas lieu d'être.

Cependant, la doctrine et la jurisprudence n'ont pas suivi cette voie et ont délimité la notion d'administration du navire en l'opposant à la notion d'administration de la marchandise. Cette position a conduit à donner une importance tout particulière à la notion d'administration du navire alors que celle-ci nous paraît au contraire très limitée.

Pour mettre en oeuvre la distinction entre l'administration du navire et l'administration de la cargaison, la doctrine et les juges ont donc opposé la faute nautique à la faute commerciale, la première exonérant le transporteur maritime alors que la seconde l'accable (Section 1). Les hésitations de la jurisprudence, voire même sa confusion, dans la mise en oeuvre des différents critères de distinction possibles, ont finalement conduit à une dénaturation du caractère nautique des opérations (Section 2).

Section 1: LA DISTINCTION ENTRE FAUTE NAUTIQUE ET FAUTE
COMMERCIALE

La distinction repose principalement sur deux fondements directement liés à l'exécution et la spécificité du contrat de transport maritime (§1). Si le principe de cette distinction ne semble pas poser de difficultés particulières, il n'en est pas de même pour sa mise en oeuvre tant les critères de distinction envisageables conduisent à des solutions différentes (§2).

§1_ Fondements de la distinction faute nautique - faute commerciale:

Cette distinction est née de l'observation que si les préposés du transporteur maritime ont une fonction nautique, consistant en la conduite du navire, ils ont également une fonction commerciale (A) pour laquelle le transporteur maritime ne saurait être exonéré de leurs fautes (B).

A) La double compétence du capitaine:

Traditionnellement, le capitaine regroupe trois catégories de compétences: un rôle technique, un rôle commercial et une fonction publique¹⁴⁰. Le capitaine peut donc avoir une « *double casquette* » dans l'exécution du contrat de transport (1) mais il agit exclusivement dans l'intérêt du transporteur maritime pour toutes les opérations concernant la marchandise (2).

¹⁴⁰ Antoine VIALARD: « Droit Maritime », précité, pages 172 et suivantes; Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, pages 109 et suivantes; Daniel VEAUX & Paulette VEAUX-FOURNIÈRE: « Le Capitaine », précité.

1) Distinction des fonctions nautiques du capitaine de ses fonctions commerciales:

En fait, « le capitaine est à la fois un préposé à la direction technique de la navigation et un agent de gestion commerciale, chargé de la manipulation des marchandises et doté d'un pouvoir de représentation. Les fautes qu'il peut commettre dans l'exercice de ses fonctions se divisent donc en fautes nautiques et fautes commerciales selon le rôle qu'il joue »¹⁴¹.

Les compétences techniques du capitaine sont celles qui peuvent donner lieu à exonération du transporteur maritime pour faute nautique et, plus précisément, pour faute dans la navigation, c'est pourquoi nous ne nous y attarderons pas. Cela concerne la conduite du navire et toutes les opérations relatives à la navigation en général telles que nous les avons définies précédemment.

En revanche, l'élément nouveau réside dans l'introduction dans le débat des fautes dites *commerciales* du capitaine qui entraîneront la responsabilité du transporteur maritime. Il convient donc de les identifier afin d'en cerner l'essence.

2) Identification des fonctions commerciales du capitaine:

Les fonctions commerciales dont il sera question ici sont à entendre comme toutes les opérations que le capitaine et l'équipage devront effectuer pour exécuter le contrat de transport. Sont donc écartées toutes les attributions du capitaine tenant à la représentation contractuelle ou judiciaire du transporteur. Dans ce cadre l'intérêt est de mettre en lumière les opérations matérielles que le capitaine et l'équipage effectuent à bord afin d'acheminer la marchandise dans les meilleures conditions.

¹⁴¹ Georges RIPERT: « Droit Maritime », tome II, 4ème éd., 1952, n° 1756.

L'article 38 du décret du 31 décembre 1966 met à la charge du transporteur maritime un certain nombre d'obligations relatives à la marchandise dans l'exécution d'un contrat de transport, en disposant que:

« Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise. »

Cette énumération éclaire sur la notion d'administration de la marchandise. Il faut en déduire les fonctions commerciales du capitaine et, plus généralement, des marins composant l'équipage. Toutes les négligences ou erreurs que ces derniers pourraient commettre lors des opérations de chargement, de manutention, d'arrimage¹⁴², de garde et de déchargement de la marchandise devront être regardées comme des fautes commerciales accablant le transporteur maritime. Le contraire reviendrait à vider le contrat de transport de toute obligation de soin à la marchandise pour le transporteur, lequel n'aurait plus alors pour seule obligation que de livrer la marchandise au port de destination, et ce quel qu'en soit l'état.

Le schéma est très simple: le transporteur maritime exécutera cette obligation par l'intermédiaire de ses préposés nautiques, lesquels agiront alors dans son intérêt¹⁴³. L'obligation posée par l'article 38 du décret du 31 décembre 1966 constituant l'une des obligations fondamentales du transporteur maritime, ce dernier sera tenu, dans les conditions de l'article 1384, alinéa 5, du Code civil des fautes de son capitaine et ne pourra en aucun cas s'en exonérer. En effet, aucun texte spécial ne prévoyant d'exonération du transporteur maritime pour ce type de fautes, c'est le droit commun qui a vocation à s'appliquer à la matière maritime.

¹⁴² L'arrimage de la marchandise qui suivant cette lecture des textes est manifestement une opération commerciale, n'est cependant pas reconnu systématiquement comme tel par la jurisprudence (cf. *infra*). Voir, dans le sens de notre analyse, René RODIERE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 266.

¹⁴³ Antoine VIALARD: « Droit Maritime », précité, p. 175.

Cette responsabilité du transporteur constitue le deuxième fondement de la distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales.

B) La responsabilité du transporteur maritime pour faute commerciale:

Le transporteur maritime est un professionnel qui, par le contrat de transport, s'engage à acheminer des marchandises d'un port à un autre. Pour que le contrat ait un quelconque intérêt pour le cocontractant du transporteur, le chargeur, il faut que ses marchandises arrivent non seulement à bon port mais également qu'elles soient en bon état. Pour ce faire, l'article 38 du décret du 31 décembre 1966 met à la charge du transporteur, comme nous venons de le voir, l'obligation de procéder avec soin au transport des marchandises. Le transporteur doit donc nécessairement répondre des fautes de ses préposés nautiques dans l'exécution de ces opérations. Tel fût d'ailleurs l'une des raisons de l'adoption par les États-Unis du fameux Harter Act. Il fallait empêcher les transporteurs maritimes d'insérer des *negligence clauses* trop générales dans les contrats de transport.

L'intérêt de cette distinction surgit alors immédiatement, elle va permettre de limiter strictement le domaine de la faute nautique en autorisant une recherche de responsabilité du transporteur pour faute de ses préposés nautiques. Le caractère choquant de la faute nautique sera d'autant diminué que les cas dans lesquelles elle sera admise seront restreints. Ainsi, dans la conception que les juristes français se sont fait de la notion d'administration du navire, la responsabilité du transporteur maritime pour faute commerciale constitue l'arme absolue contre l'irresponsabilité du transporteur pour faute nautique de ses préposés.

Mais ce travail de sape contre la faute nautique n'est possible qu'en jouant sur la notion d'administration du navire par opposition à celle d'administration de la marchandise. Dans notre conception de l'administration du navire¹⁴⁴, cette distinction, si elle présente toujours un certain intérêt, se trouve d'autant diminuée que les hypothèses d'un conflit avec une faute dans l'administration du navire se trouvent réduites.

Au contraire, un survol de la jurisprudence permet de constater que cette distinction a principalement été mise en oeuvre pour permettre la qualification de « commerciales » des fautes commises lors des opérations d'arrimage¹⁴⁵ ou de ballastage chaque fois qu'un lien suffisamment fort entre l'opération fautive et la marchandise pouvait être dégagé¹⁴⁶. Cela a également été le cas pour les oublis de fermeture des sabords¹⁴⁷ ou les mauvais branchements de tuyaux¹⁴⁸.

Quoi qu'il en soit, il ressort de ce qui précède une certaine confusion quant aux moyens utilisés pour distinguer les fautes commerciales des fautes nautiques. Cependant, le principe, lui, apparaît plus nettement. Il s'agit de limiter l'exonération du transporteur maritime pour faute nautique de ses préposés à sa plus simple expression.

Ce mouvement d'extension du domaine des fautes commerciales et l'importance qui a été donnée à ce conflit entre les fautes commerciales et les fautes nautiques rend nécessaire la définition de critères de distinction précis.

¹⁴⁴ Cf. *supra*.

¹⁴⁵ Com., 4 juillet 1972, navire « HILDEGARD-DOERENKAMP », D.M.F., 1972,717, note Raymond ACHARD, qui qualifie de nautique une faute d'arrimage; *contra* Com., 12 avril 1976, navire « MESSINIA », D.M.F. 1976,685, qui admet qu'une faute d'arrimage peut être une faute nautique.

¹⁴⁶ L'exemple le plus flagrant est donné lorsqu'au cours d'une opération de ballastage l'eau de mer est envoyée dans une cuve contenant de la marchandise. La faute sera qualifiée de commerciale si elle n'a pas de conséquences sur la sécurité du navire (Com., 11 mars 1965, navire « PHRYNE », D.M.F., 1965,408; B.T., 1965,298, pour une introduction d'eau de mer dans une cuve contenant du vin).

¹⁴⁷ Com., 5 juin 1950, navire « GOUVERNEUR-GENERAL-TIRMAN », D.M.F., 1950,423; D., 1950,717 note Georges RIPERT.

Remarque: Les sabords sont des ouvertures situées sur le flan des cales ou sur leur panneaux permettant leur aération ou leur éclairage.

¹⁴⁸ C.A., Aix-en-Provence, 6 mars 1956, D.M.F. 1957,287; Tribunal commercial de Rouen, 23 juin 1958, navire « VINDICAT ATQUE POLIT », D.M.F., 1959,547.

§2_ Les critères de la distinction faute nautique - faute commerciale:

La limitation du domaine de la faute nautique par le biais du concept de faute commerciale, se heurte au choix des critères de distinction à mettre en oeuvre. Ces derniers conduisent en effet à des solutions qui peuvent être totalement opposées (A). Au flou déjà provoqué par cette multitude de critères envisageables, s'ajoutent les hésitations de la jurisprudence qui n'a pas toujours été des plus cohérente face à une notion dont elle a plutôt mal cerné l'essence (B).

A) Les différents critères conduisent à des solutions divergentes:

Plusieurs critères de distinction ont été proposés par la doctrine. Ils reposent soit sur un élément intentionnel (1), c'est-à-dire sur la recherche soit de l'intention qu'avait l'auteur de l'acte fautif lorsqu'il a commis la faute, soit du but de l'opération fautive; ou encore sur des éléments matériels (2), en fonction de l'objet même de l'acte fautif ou du fait matériel ayant entraîné les dommages. Un autre critère peut également être tiré des conséquences de l'acte fautif sur la sécurité du navire mais ce dernier a été introduit par la jurisprudence. Il est discutable et manifestement infondé, et fera donc l'objet d'une étude séparée tant ses effets ont été néfastes sur la notion de faute nautique¹⁴⁹.

1) Les critères reposant sur des éléments intentionnels:

Deux critères peuvent être regroupés dans cette famille. Il s'agit du critère fondé sur l'intention qu'avait le préposé lorsqu'il a agi (a) et du critère fondé sur le but de l'opération fautive (b).

¹⁴⁹ Cf. *infra*.

a) Le critère fondé sur l'intention du préposé nautique:

Ce critère consiste à se demander quelle était l'intention du préposé nautique du transporteur lorsqu'il a effectué l'opération. S'il pensait agir dans un but nautique il faudra considérer que la faute en résultant est une faute nautique, quelles que soient ses conséquences sur la cargaison. En revanche, si l'acte fautif a été entrepris dans un but commercial par le préposé nautique, la faute sera commerciale.

Autrement dit, si le préposé avait, par son acte fautif, l'intention de procéder à une opération touchant à la navigation ou à l'administration du navire, il y aura faute nautique. Par exemple, le préposé nautique a effectué une opération de ballastage dans le but de stabiliser et d'équilibrer le navire, la faute commise au cours de cette opération sera nautique. Dans le cas contraire elle sera commerciale.

Outre la difficulté de qualification que pose ce critère il ne présente pas un degré de sécurité juridique satisfaisant. Il est en effet difficile de déterminer avec certitude, après coup, quelle était l'intention réelle du préposé lorsqu'il a agi.

De même, la qualification d'une même opération pourrait recevoir tour à tour différentes qualifications, ce qui n'est pas conforme avec la nécessité d'assurer une certaine sécurité juridique pour les chargeurs. Ces derniers doivent être en mesure de savoir quand ils pourront, ou non, raisonnablement agir et obtenir réparation pour les dommages qu'ils ont subis au cours du transport maritime.

b) Le critère fondé sur le but de l'opération fautive:

La différence avec le critère précédent est ténue, ici il s'agissait de découvrir l'intention du fautif, là de déterminer à quoi tendait l'opération fautive, indépendamment de l'intention de son auteur.

Il faut se demander quelle était la destination de l'acte fautif sans tenir compte de son résultat. S'il procédait de la conduite du navire ou de son administration, la faute en résultant sera nautique. L'opération entreprise visait-elle la marchandise, auquel cas la faute sera commerciale, ou concernait-elle le navire, elle sera alors qualifiée de nautique.

À titre d'exemple, selon ce critère, dans l'hypothèse du mauvais branchement d'un tuyau, si l'opération était entreprise pour assurer la bonne marche du navire en tant que telle, la faute sera nautique, alors que si elle l'était pour une bonne conservation de la marchandise, la faute sera commerciale. Autrement dit, si le mauvais branchement est entrepris sur le système de circulation d'eau d'un condenseur pour assurer la bonne marche du navire, la faute sera nautique¹⁵⁰. Mais si, au contraire, le mauvais branchement est effectué sur une cuve destinée à recevoir de la marchandise lors des opérations de chargement ou de déchargement, la faute sera commerciale¹⁵¹.

Ce critère correspond à celui de la destination de l'acte fautif, l'acte fautif intéressait-il le navire où la marchandise? Il faut alors garder à l'esprit qu'« un acte intéresse le navire lorsqu'il est entrepris dans son intérêt et non pas lorsqu'il concerne les organes du navire »¹⁵². Cet élément a son importance dans la mesure où c'est ce qui va le différencier du critérium tiré d'éléments purement matériels.

Cette analyse trouve son origine dans la distinction entre l'administration du navire et l'administration de la cargaison et part du principe qu'il y a quasi-systématiquement un conflit entre les deux notions. Cette analyse n'étant pas la nôtre nous ne saurions accepter un tel critère qui rend l'identification de la faute nautique particulièrement délicate et conduit le plus souvent à des solutions confuses. C'est d'ailleurs cet état de fait qui a conduit la jurisprudence à corriger, dans les cas les plus complexes, en ajoutant à ce critère celui tiré de la sécurité du

¹⁵⁰ C.A., Aix-en-Provence, 14 avril 1959, navire « SAINT-MAURICE », D.M.F., 1959,532.

¹⁵¹ Com., 11 mars 1965, navire « PHRYNE », D.M.F., 1965,408; B.T., 1965,298.

¹⁵² René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 264.

navire, avec l'idée sous-jacente que ce qui relève de la sécurité de l'expédition présente un caractère nautique.

C'est la raison pour laquelle les critères reposant sur des éléments purement matériels, indépendamment de tout élément intentionnel, nous paraissent mieux fondés.

2) Le critère tiré d'éléments matériels:

Ce critère est tiré de l'observation que le navire peut naviguer en charge comme sur ballasts¹⁵³. Il s'agit du critère tenant à l'objet de l'acte fautif.

Cette idée est relativement répandue dans la doctrine¹⁵⁴. Elle exige une construction intellectuelle pour séparer le navire de sa cargaison, les deux étant distincts. Par conséquent, le navire ainsi que tous ses organes nécessaires à la navigation doivent être distingués des équipements et appareils destinés au stockage et à la conservation de la marchandise.

L'idée n'est pas saugrenue. Elle consiste à remarquer que le transporteur doit « *approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées* »¹⁵⁵. La mauvaise utilisation des infrastructures mises en place sur le navire pour accueillir et conserver la marchandise, doit être considérée comme une faute commerciale, dans la mesure où seule la présence à bord de la marchandise explique cette faute.

La différence avec le critérium précédent, est que seul importe la nature de la chose maniée ou défectueuse, sert-elle au navire ou à sa conduite et la faute sera nautique, au contraire, sert-elle au stockage ou à la conservation de la marchandise et la faute sera

¹⁵³ Il s'agit d'un navire vide de toute cargaison. On parle également de navire *lège*.

¹⁵⁴ Antoine VIALARD: « Droit Maritime », précité, p. 413; Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 375.

¹⁵⁵ Article 21, (c), de la loi du 18 juin 1966.

commerciale. Précédemment, c'était la destination de l'acte fautif qu'il fallait rechercher, ici c'est la destination de l'appareillage utilisé ou défectueux qui doit être prise en compte.

L'avantage de cette solution est d'enlever tout élément intentionnel, il est ainsi possible de déterminer à l'avance quelle serait la qualification retenue pour telle ou telle faute. En effet, à bord les appareils destinés à la navigation et au fonctionnement général du navire en lui-même sont différents, donc facilement identifiables, de ceux dont la seule présence à bord se justifie par celle de la cargaison.

Reprenons les exemples précédents pour expliciter ce critère. Concernant la faute de ballastage, elle sera nécessairement qualifiée de faute nautique car les ballasts sont utilisés pour assurer la stabilité et du navire, ils n'ont donc d'intérêt que pour le navire seul.

Le raisonnement est le même pour les erreurs de branchement de tuyaux. Si les tuyaux appartiennent à la machinerie du navire établie pour son propre fonctionnement indépendamment de sa cargaison (refroidissement moteur, système de ventilation et autres), la faute devra être qualifiée de nautique. Si, au contraire, ces tuyaux font partie du système de conservation, ou de chargement et de déchargement, ou encore de stockage de la marchandise, la faute devra être qualifiée de commerciale. Quant à l'exemple développé plus haut concernant le déversement d'eau de mer dans un ballast contenant du vin¹⁵⁶, il s'agirait d'une faute commerciale car le ballast considéré est établi dans un but de conservation et de stockage de la marchandise¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Com., 11 mars 1965, navire « PHRYNE », D.M.F., 1965,408; B.T., 1965,298.

¹⁵⁷ On peut d'ailleurs douter de l'exactitude de la qualification de ballast dans cette hypothèse. Il s'agit plus exactement d'une citerne. Cette précision est importante car elle évite toute confusion avec les opérations de ballastage proprement dites. Le ballast est en effet un réservoir destiné à recevoir de l'eau de mer ou de l'eau douce. S'ils sont détournés de cette utilisation pour une raison quelconque, il ne faut plus leur accorder cette qualification dans un raisonnement juridique. Cette erreur de qualification nous paraît être à l'origine d'une certaine confusion dans les décisions prétorienne. Le fait n'est pas anodin, car le remplissage d'un ballast avec de la marchandise (du vin par exemple) constitue alors non pas une opération de ballastage mais une opération de chargement, dont le transporteur est responsable. En effet, le ballast normalement établi pour la conduite du navire devient alors l'une des parties du navire où la marchandise sera chargée.

Cette analyse nous paraît plus en conformité avec la notion de faute dans la navigation et permet de mieux cerner la notion d'administration du navire. En outre, elle présente, contrairement aux précédentes, une sécurité juridique accrue pour les chargeurs. Enfin, elle pose une délimitation stricte entre le domaine de la faute nautique et celui de la faute commerciale, évitant l'impression récurante d'un conflit permanent entre les deux notions.

La jurisprudence, face à la prolifération de critères possibles n'a pas tenu une ligne de conduite générale dans ses décisions et ne semble d'ailleurs toujours pas véritablement fixée.

B) Une jurisprudence hésitante:

La jurisprudence a, suivant la doctrine, mis en oeuvre la distinction entre la faute nautique et la faute commerciale mais dans un flou artistique certain, notamment en raison de l'utilisation de plusieurs critères de distinction. Ces hésitations jurisprudentielles conduiront à introduire un nouveau critère pour pallier les difficultés de qualification rencontrées.

La jurisprudence, pour opérer la distinction entre fautes nautiques et fautes commerciales, aurait dû répondre à un certain nombre de questions. En effet, en l'absence de définition de la notion de faute nautique par les textes, la meilleure voie aurait consisté en une définition stricte de la notion¹⁵⁸. Or les juges se sont orientés vers une qualification au cas par cas, laquelle a conduit non à une absence de définition générale de la faute nautique mais à son encadrement par la notion de faute commerciale. Cette dernière ne recevant pas non plus de définition fiable permettant au justiciable de savoir par avance quelles fautes relèvent de chaque catégorie.

De même, restent sans réponse les questions tenant au moment auquel il convient de se placer pour opérer la qualification, ainsi que celles relatives aux fondements de chaque faute.

¹⁵⁸ Voie dans laquelle s'est engagée la jurisprudence nord-américaine, cf. *supra*: navire « SILVIA », Cour Suprême des États-Unis, 1898, 171 U.S. 462.

Le flou régnant autour de la notion d'administration du navire n'y est d'ailleurs certainement pas étranger.

Les juges n'en ont cependant pas moins suivi une ligne générale de qualification dont le principal critérium semble être celui tiré de la destination des choses mal maniées ou qui auraient dû l'être¹⁵⁹. Mais bien que l'opération en cause soit nautique, la faute commise est commerciale lorsque la faute réside non dans la manoeuvre nautique mais dans l'erreur commise dans son exécution¹⁶⁰. En l'occurrence, une manoeuvre de ballastage correctement exécutée en elle-même mais dont l'exécution a entraîné l'avarie de la cargaison de vin en vrac.

Ce critère se montre insuffisant lorsqu'il y a faute par omission. Dans cette hypothèse, la jurisprudence l'a complétée en faisant appel à l'intérêt qu'aurait présenté l'acte en l'absence d'omission. Cette solution ressort d'un arrêt de la Cour d'appel de Poitiers¹⁶¹, pour une omission d'arrosage du pont d'un pétrolier au cours de la traversée d'une mer chaude. Toutefois les fautes par omission ne paraissent pas être légion dans ce domaine.

La principale difficulté réside dans le fait que tout est affaire de circonstances, et qu'il est par conséquent difficile de dégager une ligne générale de qualification. Il n'en demeure pas moins que des décisions de la jurisprudence révèlent une certaine absence de logique dans la recherche de la qualification. Ainsi, certaines décisions ont qualifié de fautes commerciales les erreurs dès lors qu'elles avaient des conséquences dommageables sur la marchandise¹⁶². Cette position viderait de tout sens la notion de faute nautique puisque, dès que le chargeur ou le

¹⁵⁹ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 264; Raymond ACHARD, note sous Com., 17 juillet 1980, navire « KENOSHA », D.M.F., 1981,209, p. 213.

¹⁶⁰ La jurisprudence nord-américaine est beaucoup plus claire sur la question, elle tire la qualification de la faute de la « nature première et du but des actes d'où résulte le dommage », ainsi « les actes du capitaine et du second maître en maintenant la veille, si inadéquats que celle-ci eut été, avaient pour seul but de veiller à la sécurité du navire. Leur objet premier était de prendre soin du navire, non de la cargaison », *in* navire « GERMANIC », Cour Suprême des États-Unis, 1905, 196 U.S. 589. Le critère du but, de la destination, de l'opération en cause est le seul utilisé par la jurisprudence nord-américaine, « la simplicité du raisonnement des tribunaux américains contraste ici avec les nuances et les incertitudes de la jurisprudence française », *in* Pierre BONASSIES: « États-Unis d'Amérique, Jurisprudence 1979 - 1982 », D.M.F., 1984,369, p. 377.

¹⁶¹ C.A., Poitiers, 11 février 1953, navire « MAC KITTRICK HILLS », D.M.F., 1953,333.

¹⁶² Com., 6 janvier 1958, navire « MAC KITTRICK HILLS », D.M.F., 1958,208.

réceptionnaire verraient leurs marchandises endommagées, le transporteur maritime ne pourrait plus invoquer son exonération de responsabilité du chef de faute nautique. Or il est évident que si le chargeur ou le réceptionnaire de la marchandise agissent en justice contre le transporteur, c'est parce que la marchandise a eu à souffrir du transport, sinon ils n'auraient aucunes raisons d'agir contre le transporteur maritime.

D'autres ont pris en compte la gravité de la faute pour écarter le cas excepté de faute nautique. L'idée sous-jacente est évidente: éviter que le transporteur maritime puisse s'exonérer de sa responsabilité lorsque l'erreur commise est grossière ou particulièrement grave¹⁶³.

Désormais, la jurisprudence semble opérer la qualification en tenant compte de l'incidence de l'acte fautif sur la sécurité du navire. Ce critère, s'il unifie les décisions récentes, est particulièrement discutable et met en relief les difficultés de la jurisprudence face à cet exercice de qualification. Les limites de l'exercice prétorien de distinction entre la faute nautique et la faute commerciale ont été révélées par l'exercice de qualification des *opérations mixtes*, c'est-à-dire des opérations qui, par leur nature, présentent un caractère commercial et nautique.

René RODIÈRE a, par une formule sans appel, résumé la situation: les décisions de la jurisprudence « donnent trop souvent, par la pauvreté de leurs motifs, l'impression que les tribunaux disent la faute *nautique* lorsqu'il leur paraît juste de libérer le transporteur et la qualifient de *commerciale* quand il leur paraît équitable de le condamner »¹⁶⁴.

¹⁶³ Tribunal commercial de Marseille, 3 juin 1956, D.M.F., 1957,34; Com., 21 avril 1959, navire « ESTEREL », D.M.F., 1959,456, note Michel de JUGLART.

¹⁶⁴ René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », D.M.F., 1961,451, p. 459.

Section 2: LA DERIVE: LA DENATURATION DU CARACTERE
NAUTIQUE DES OPERATIONS

L'évolution de la jurisprudence qui qualifiait l'acte fautif en fonction de sa destination au début et qui, progressivement, s'est orientée vers l'utilisation du critère tiré de la sécurité du navire (§1) a été marquée par une opposition plus ou moins marquée envers la faute nautique (§2).

§1_ Les errements de la jurisprudence: le critère de la sécurité du navire:

Le critère de la sécurité du navire consiste à considérer que l'erreur commise, quelle que soit sa destination ou les appareils et équipements utilisés, est une faute nautique dès lors qu'elle met en danger la sécurité du navire. Ce critère discutable (A) repose sur l'idée qu'il appartient au capitaine d'assurer la sécurité générale du navire. Un revirement de jurisprudence semble avoir été récemment opéré en ce sens par un arrêt concernant le navire « AUDE »¹⁶⁵ en 1991 (B).

A) Un critère discutable:

Ce critère donne lieu à discussion sur plusieurs points. D'abord il conduit à une perte de sens des notions de faute commerciale et de faute nautique en ne tenant pas compte du caractère nautique ou commercial des opérations (1). Ensuite, il opère une qualification *a posteriori* entre deux notions fondamentalement différentes et dont les effets sont diamétralement opposés (2).

¹⁶⁵ Com., 26 février 1991, navire « AUDE », D.M.F., 1991,358; D.M.F., 1992,158, obs., Pierre BONASSIES; B.T.L., 1991,367, note Andrée CHAO.

1) La perte du caractère nautique ou commercial des opérations:

Si le critère précédent développé par la jurisprudence s'appuyait sur la distinction entre opérations à destination nautique et opérations à destination commerciale, le critère tiré de la sécurité du navire ne recherche plus de rattachement entre l'acte fautif et l'obligation faite au transporteur de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement et au déchargement, à la manutention et à l'arrimage de la marchandise¹⁶⁶.

a) La perte du caractère commercial des opérations d'arrimage:

Il en ressort que la faute commerciale ne correspond plus à un manquement des préposés nautiques du transporteur à cette obligation fondamentale. La notion de faute commerciale a donc pris une espèce d'autonomie résultant directement de l'absence de définition de la notion par la jurisprudence.

Les juges ont alors appliqué le critère de la sécurité aux fautes dans l'arrimage, au motif que cette opération relevait de la technique du marin en vue d'assurer la sécurité du navire¹⁶⁷. En d'autres termes, la jurisprudence a perdu de vue le fondement de la distinction entre les deux notions, à savoir la délimitation de la faute nautique par l'une des obligations principales du transporteur maritime.

Dès lors, une faute d'arrimage sera alternativement qualifiée de faute commerciale, lorsque la faute commise n'aura pas de conséquences sur la stabilité et la sécurité du navire,

¹⁶⁶ Article 38, alinéa 1^{er}, du décret du 31 décembre 1966.

¹⁶⁷ « L'arrimage de la cargaison fait partie des attributions essentielles du capitaine qui, seul, a le droit et l'obligation de répartir et de disposer comme il l'entend les marchandises transportées, aussi bien dans l'intérêt de celles-ci que dans celui du navire, dont l'assiette et la sécurité peuvent s'en trouver compromises; cette opération relève de la technique du marin en vue d'assurer cette sécurité; en conséquence, la faute d'arrimage doit être considérée comme nautique toutes les fois qu'elle met en jeu la sécurité du navire », C.A., Rouen, 16 mai 1969, navire « HILDEGARD-DOEREKAMP », D.M.F., 1969,744; confirmé par Com., 4 juillet 1972, navire « HILDEGARD-DOERENKAMP », D.M.F., 1972,717; dans le même sens: Com., 12 avril 1976, navire « MESSINIA », D.M.F., 1976,685.

d'une part, et de faute nautique lorsque, au contraire, le désarrimage de la marchandise déstabilisera le navire et donc mettra sa sécurité en péril.

Cela ressort très clairement de la décision de la Cour d'appel de Paris du 29 novembre 1978, navire « MAORI »¹⁶⁸, aux termes de laquelle: « une distinction doit être faite selon le cas où la faute d'arrimage n'intéresse que la conservation de la marchandise, auquel cas elle constitue une faute commerciale autorisant le juge à écarter le cas excepté, et celui où elle affecte la navigation ou l'administration du navire en compromettant la conduite, l'équilibre ou la sécurité de celui-ci »¹⁶⁹. Cette analyse contredit ouvertement l'article 38, alinéa 1^{er}, du décret du 31 décembre 1966 qui met expressément à la charge du transporteur les opérations d'arrimage¹⁷⁰.

Mais le critère de la sécurité du navire a également été appliqué en matière de fautes de ballastage avec les mêmes conséquences néfastes sur l'intérêt de la distinction entre fautes nautiques et fautes commerciales.

b) La perte du caractère nautique des opérations de ballastage:

L'analyse de la faute de ballastage qui la qualifie tantôt de faute nautique, tantôt de faute commerciale, selon que la sécurité du navire est ou non en cause, relève de la même problématique qu'en ce qui concerne les fautes d'arrimage.

À partir du moment où la jurisprudence introduisait un critère tiré de la stabilité, de l'équilibre et, plus généralement, de la sécurité du navire, il était évident que la faute de

¹⁶⁸ D.M.F., 1979,80, note René RODIÈRE et note *contra* Jacques VILLENEAU.

¹⁶⁹ D.M.F., 1979,80, pages 92 et 93.

¹⁷⁰ René RODIÈRE écrivait d'ailleurs à ce sujet: « la faute d'arrimage doit être toujours considérée comme commerciale parce qu'il serait absurde que la réforme de 1966 eût dit, en termes aussi nets et impératifs que possible, que le transporteur doit procéder à l'arrimage, de façon soigneuse et appropriée, c'est-à-dire ne pas commettre de faute d'arrimage, pour admettre ensuite que la faute d'arrimage pût le libérer », D.M.F., 1979,95, note sous C.A., Paris, 29 novembre 1978, navire « MAORI ».

ballastage en serait affectée. En effet, le ballastage est une opération consistant à pomper de l'eau de mer dans des réservoirs afin d'assurer la stabilité et l'équilibre du navire.

Ainsi, dès lors que la faute commise au cours d'une opération de ballastage compromet la sécurité du navire (en lui faisant prendre une forte gîte par exemple) elle doit, selon cette analyse, être qualifiée de faute nautique¹⁷¹.

L'application de ce critère à la faute de ballastage, s'il peut paraître tentant, n'en dénature pas moins la faute de ballastage. En effet, le ballastage, si lorsqu'il est effectué au port s'opère durant les opérations de chargement et de déchargement, n'en reste pas moins une opération nautique qui, de notre point de vue, entre dans le cadre de la notion d'administration du navire.

La faute de ballastage doit ainsi toujours être considérée comme une faute nautique. Autrement dit, le caractère nautique de l'opération de ballastage doit entraîner le caractère nautique de la faute commise au cours d'une telle opération quelles que soient les conséquences dommageables pour la marchandise ou pour le navire.

L'utilisation de ce critère a donc fait perdre de vue la raison d'être de la faute nautique ainsi que ses fondements. En outre, le critère est difficile à manier: « si n'étaient nautiques que les fautes qui compromettent la sécurité du navire, beaucoup de fautes relatives à l'administration de celui-ci ne seraient plus exonératoires parce que ne présentant pas une importance suffisante pour mettre en péril le navire »¹⁷².

¹⁷¹ Voir, dans ce sens, Com., 17 juillet 1980, navire « KENOSHA », B.T., 1980,56; D.M.F., 1981,209, note Raymond ACHARD; cassant pour insuffisance de motifs: C.A., Paris, 25 janvier 1977, D.M.F., 1977,284, qui considérait que la faute de ballastage est une faute nautique lorsqu'elle est effectuée pour assurer l'équilibre et la sécurité du navire.

¹⁷² Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, p. 188.

Mais un autre défaut fondamental altère ce critère, notamment le fait qu'il procède d'une qualification *a posteriori* de la faute commise, c'est-à-dire en fonction de ses conséquences dommageables.

2) Une qualification a posteriori de la faute:

L'effet tendancieux du critère de la sécurité du navire est de qualifier une faute en fonction de ses conséquences. Ce qui revient, par exemple, à exclure *ipso facto* les fautes commises dans l'arrimage des marchandises légères du domaine de la faute nautique et, inversement, à faire des erreurs commises dans l'arrimage des marchandises lourdes et encombrantes des fautes nautiques.

Autrement dit, la même opération, effectuée dans les mêmes conditions et pouvant donner lieu aux mêmes erreurs, va recevoir une qualification selon le poids et le volume des marchandises arrimées. C'est donc la propension de la marchandise à influencer la stabilité du navire qui va déterminer, dans la plupart des cas, si le mauvais arrimage procédera d'une faute nautique ou d'une faute commerciale.

Il apparaît donc discutable de qualifier une faute en fonction de ses conséquences. D'autant plus que si le désarrimage, pour rester dans cet exemple, ne cause des dommages qu'aux autres marchandises du bord, la question se pose de savoir si la seule potentialité qu'a la marchandise désarrimée de compromettre la sécurité du navire suffirait à qualifier de nautique la faute ayant causé le désarrimage.

La logique voudrait que le raisonnement soit mené à son terme. C'est d'ailleurs ce que semble faire la Cour d'appel de Paris dans son arrêt du 29 novembre 1978, navire « MAORI »¹⁷³. Il n'en demeure pas moins que le critère reste plus que discutable¹⁷⁴.

Pour les fautes de ballastage la Cour de cassation a exigé, pour leur reconnaître le caractère de faute nautique, qu'elles compromettent la sécurité du navire. Là encore, c'est tenir compte des conséquences dommageables de la fautes. Or il est délicat pour ne pas dire difficile de voir le rapport existant entre la notion de faute commerciale et l'absence de répercussion de l'acte fautif sur la sécurité du navire. Une jurisprudence récente de la Cour de cassation semble désormais remettre en question ce critère.

B) Une solution remise en cause par la jurisprudence « AUDE »

L'arrêt de la Cour de cassation du 26 février 1991, navire « AUDE »¹⁷⁵ opère un revirement de jurisprudence en abandonnant le critère tiré de la sécurité du navire (1). Si la jurisprudence poursuivait dans cette voie la qualification des *opérations mixtes* s'en trouverait modifiée (2).

1) L'abandon du critère de la sécurité du navire:

Au cours des opérations de déchargement le navire « AUDE », qui transportait du matériel arrimé sur des remorques, a pris une gîte d'environ 45 degré entraînant le désarrimage

¹⁷³ « Cette marchandise, par le fait qu'elle était constituée par un métal de densité très élevée présentait un risque pour la sécurité du navire; que son arrimage, par l'incidence qu'il ne manquerait pas d'exercer sur l'équilibre et la flottabilité du Maori, entrainait dans les attributions souveraines du capitaine et que les imprudences ou négligences qui pourraient être commises à cette occasion revêtiraient nécessairement le caractère de fautes nautiques », D.M.F., 1979,80, p. 93.

¹⁷⁴ Voir, dans le sens de notre analyse, Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, pages 188 et 189.

¹⁷⁵ D.M.F., 1991,358; D.M.F., 1992,158, note Pierre BONASSIES; B.T.L., 1991,367, note Andrée CHAO.

des autres remorques. Une partie de la cargaison a dû être jetée à la mer pour éviter la perte du navire.

Pour la Chambre commerciale de la Cour de cassation, « ayant retenu souverainement que la gîte du navire et le désarrimage consécutif d'une partie de la cargaison avaient eu pour cause une faute de manutention commise au cours du déchargement des marchandises, c'est à bon droit que la Cour d'appel a décidé que cette faute avait un caractère commercial au sens de l'article 4, paragraphe 2, de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924 ».

En d'autres termes, les conséquences de l'acte fautif sur la stabilité et la sécurité du navire n'influent pas sur la qualification de la faute. Il n'y a donc plus à rechercher quelles ont été les conséquences de la faute. Elles sont indifférentes à la qualification. La jurisprudence navire « AUDE » semble donc préférer au critère tiré de la sécurité du navire celui du but de l'opération fautive, rejoignant une solution déjà ancienne de la jurisprudence américaine¹⁷⁶.

Toutefois, contrairement à Pierre BONASSIES, Alain SÉRIAUX marque une certaine prudence vis-à-vis des répercussions de cet arrêt qui, selon lui, ne préjuge pas de la position qu'adopterait la Cour de cassation face à une faute d'arrimage. En effet, la Cour de cassation a simplement refusé de prendre en ligne de compte les « effets nautiques » de la faute de manutention¹⁷⁷.

Cependant il ressort de l'arrêt navire « MAORI » de la Cour d'appel de Paris du 29 novembre 1978¹⁷⁸ que la jurisprudence recherchait, avant l'arrêt navire « AUDE », les effets nautiques des fautes envisagées pour les qualifier soit de faute commerciale soit des fautes nautiques lorsque leurs effets compromettaient la sécurité du navire.

¹⁷⁶ Obs., Pierre BONASSIES, D.M.F., 1992,158, p. 160.

¹⁷⁷ Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, p. 191.

¹⁷⁸ D.M.F., 1979,80, note René RODIÈRE et note *contra* Jacques VILLENEAU.

L'arrêt navire « AUDE » semble avoir fait école et a inspiré une décision de la Cour d'appel de Paris en date du 4 mars 1998, Société Island Insurance Company Ltd. contre S.A. Delmas et autres¹⁷⁹, qui ne tient pas compte des effets nautiques de la faute pour procéder à sa qualification: « une manoeuvre de ballastage, destinée à assurer la stabilité et par là même la sécurité du navire étant une opération nautique, la faute commise à cette occasion par l'un des officiers exonère le transporteur maritime de sa responsabilité ». La notion de sécurité du navire apparaît toujours mais plus quant aux conséquences de l'acte fautif mais quant à sa destination. La jurisprudence semble désormais revenir sur des bases plus saines.

Cette nouvelle position de la Cour de cassation, si elle se confirme, pourrait bien entraîner un changement de la jurisprudence établie en matière d'*opérations mixtes*.

2) Conséquences de la jurisprudence « AUDE » sur les *opérations mixtes*:

S'il faudra certainement attendre un nouvel arrêt de la Cour de cassation en matière d'arrimage pour être définitivement fixé sur la portée exacte de ce revirement de jurisprudence, il n'en demeure pas moins que sa conséquence immédiate est un changement dans l'approche des fautes commises lors d'*opérations mixtes*.

En effet, si la Cour de cassation n'a jamais véritablement dit, dans sa jurisprudence antérieure, qu'une faute dans l'administration du navire devenait commerciale lorsque la sécurité du navire se trouvait compromise, elle n'en a pas moins attaché une importance considérable au critère de la sécurité du navire¹⁸⁰.

Cette nouvelle approche des fautes d'arrimage laisse également présager un changement du critère de qualification des fautes de ballastage. Ces dernières étaient qualifiées en fonction

¹⁷⁹ B.T.L., 1998,479.

¹⁸⁰ Cf. *supra*.

du critère de la destination de l'opération fautive, c'est-à-dire que le fait d'introduire de l'eau de mer dans une citerne destinée à recevoir du vin au cours d'une opération de ballastage, constituait une faute commerciale¹⁸¹.

Désormais, la faute de ballastage doit être regardée comme une faute nautique quelles que soient ses conséquences sur la cargaison. La faute de ballastage sera qualifiée de faute nautique dans la mesure où elle a pour but d'assurer la stabilité et l'équilibre du navire. On considère en fait qu'il s'agit, par sa destination, d'une opération nautique. C'est d'ailleurs la solution retenue par la Cour d'Appel de Paris dans son arrêt du 4 mars 1998¹⁸².

Si la jurisprudence « AUDE » de la Cour de cassation, relayée semble-t-il par la Cour d'appel de Paris, se confirme, « la faute nautique verra son domaine limité pour l'essentiel aux fautes commises en mer. Fautes de chargement, fautes d'arrimage, fautes de déchargement seront exclues de ce domaine »¹⁸³.

Par conséquent, parmi les rares fautes qui, bien que non commises en mer, resteront des fautes nautiques figurent les fautes de ballastage effectuées parallèlement aux opérations de chargement et de déchargement du navire.

La jurisprudence « AUDE » se traduit donc par une limitation du domaine de la faute nautique mais dans le respect de la notion. Cette tendance est récente car, depuis qu'elle a fait son apparition, la faute nautique était l'ennemi numéro un à éliminer.

¹⁸¹ Com., 11 mars 1965, navire « PHRYNE », D.M.F., 1965,408; B.T., 1965,298. Cf. *supra*.

¹⁸² B.T.L., 1998,479.

¹⁸³ Pierre BONASSIES, obs., D.M.F., 1992,158, p. 160; dans le même sens, obs. Yves TASSEL sous C.A., Rouen, 13 juillet 1994, navire « HEIDI », D.M.F., 1995,540, p. 546.

§2_ Une volonté exacerbée de supprimer la faute nautique:

Pour les raisons déjà évoquées plus haut, la faute nautique a choqué les esprits. La doctrine (A) comme la jurisprudence (B) l'ont mal comprise et acceptée, ce qui s'est traduit par une certaine perte de sens de la notion.

A) De fortes oppositions doctrinales...:

Les oppositions doctrinales qui se font entendre quant à la faute nautique sont de deux ordres: celles qui préconisent une suppression pure et simple, d'une part, et celles qui cherchent, par tous moyens, à réduire la notion comme une peau de chagrin.

Les auteurs qui se sont attaqués directement à la faute nautique, en tant qu'*institution* du Droit Maritime, sont souvent des auteurs originaires des pays en voie de développement. Ainsi, Victor-Emmanuel BOKALLI considère-t'il la suppression de la faute nautique comme une avancée primordiale dans la protection des chargeurs¹⁸⁴.

D'autres auteurs, tel Alain SÉRIAUX, veulent porter la faute nautique au pilori pour anachronisme. Son argument principal repose sur la constatation que la faute nautique est fondée sur la seule indépendance du capitaine, et que la loi du 21 décembre 1979¹⁸⁵ permet au capitaine et à l'équipage de se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur lui-même: « or, qu'est-ce qu'une autonomie (dont on voudrait qu'elle soit le fondement de l'exonération du transporteur pour faute nautique) qui ne s'accompagne pas de la responsabilité pour ses fautes? On est bien loin du temps où les

¹⁸⁴ Victor Emmanuel BOKALLI: « La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg », D.M.F., 1997,237, p. 242.

¹⁸⁵ Cf. *supra*.

negligence clauses étaient validées en jurisprudence parce que les victimes pouvaient se retourner contre le capitaine du navire »¹⁸⁶.

L'autre approche de la notion de faute nautique consiste à en réduire la portée, ce qui ne serait pas gênant, compte tenu du principe d'interprétation restrictive des exceptions, si l'esprit de l'exception dictait cette limitation. Ainsi, Alain TINAYRE¹⁸⁷ considérait-il que le législateur français, par l'utilisation de la formule « *faute nautique* », entendait limiter la faute nautique à la seule faute dans la navigation.

Certes, notre analyse de la notion de faute dans l'administration conduit quasiment au même résultat à ceci près qu'elle englobe toujours les opérations de ballastage pratiquées lors des opérations de chargement et de déchargement, ce qui est loin d'être négligeable en pratique. En outre notre raisonnement ne procède pas de l'élimination de tout un pan de la notion mais d'une analyse fonctionnelle des différentes fautes entrant dans le cadre de la notion d'administration du navire.

Si « le concept de faute nautique, par opposition à celui de faute commerciale, a fait couler beaucoup d'encre »¹⁸⁸, la doctrine maritime actuelle ne semble pas marquer d'opposition particulière face à ce cas excepté de responsabilité. La faute nautique ne semble plus déchaîner les passions, mais l'opposition passée dont elle a fait l'objet a été relayée par une jurisprudence généralement méfiante face à toute exonération de responsabilité.

B) ...relayées par la jurisprudence:

Le mal principal dont souffre la faute nautique est l'incompréhension dont elle a souvent fait l'objet. L'introduction de la limitation de son domaine par le concept de faute

¹⁸⁶ Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, p. 195.

¹⁸⁷ Alain TYNARE: « Notion restrictive de la faute nautique en droit maritime français », Gaz. Pal., 1958,II, doctr., p. 37.

¹⁸⁸ Antoine VIALARD: « Droit Maritime », précité, p. 413.

commerciale, n'a fait qu'aggraver la situation car cette distinction n'a, elle non plus, pas véritablement été comprise.

Les solutions retenues se sont ainsi éloignées de l'esprit des textes, les juges n'ont pas su adapter leurs interprétations aux changements qu'a connu le transport maritime, et ont donc conduit à des solutions allant à l'encontre du but recherché (1). De cette situation paradoxale résulte pour la faute nautique un certain discrédit (2).

1) Des solutions qui s'éloignent de l'esprit des textes et parfois même du but recherché:

Les solutions jurisprudentielles se sont distinguées par une volonté à peine cachée de restreindre au maximum la notion de faute nautique¹⁸⁹. Ainsi, la Cour d'appel de Paris dans son arrêt du 24 avril 1992, navire « SEVEN-SEAS »¹⁹⁰, reproche au capitaine d'avoir choisi une mauvaise route dans le contournement d'un typhon, mais ne qualifie pas cette faute de nautique alors qu'il s'agissait là manifestement de la conduite du navire.

Cette approche, qui ne tient résolument pas compte des réalités maritimes, s'éloigne progressivement des bases de l'*institution*. Cette tendance est manifeste pour les fautes de ballastage et les fautes d'arrimage.

Les fautes commises dans le ballastage, opération nautique par excellence, qui entre soit dans la notion de navigation soit dans la notion d'administration du navire¹⁹¹, ont ainsi été

¹⁸⁹ Obs., Pierre BONASSIES, sous C.A., Paris, 24 avril 1992, navire « SEVEN-SEAS », D.M.F., 1993,142, p. 144.

¹⁹⁰ B.T.L., 1992,620, obs., Alain TYNARE, B.T.L., 1992,617.

¹⁹¹ Cf. *supra*.

qualifiées alternativement de fautes nautiques ou de fautes commerciales par les juges¹⁹². Il y a donc eu restriction du domaine de la faute nautique dans cette hypothèse.

Au contraire, les fautes d'arrimage qui, aux termes mêmes de l'article 28 du décret du 31 décembre 1966, ne doivent pas permettre une exonération du transporteur, n'en n'ont pas moins été qualifiées de fautes nautiques par la jurisprudence¹⁹³. La jurisprudence, qui cherchait à limiter au maximum les cas d'exonération du transporteur maritime. En perdant de vue l'origine du cas excepté de faute nautique, est parvenue à un résultat diamétralement opposé à ce qu'elle recherchait. Cette solution a en effet conduit à un élargissement injustifié de la notion de faute nautique.

Cette situation a conduit à faire perdre à la faute nautique une partie de sa crédibilité en rendant la notion encore plus floue.

2) Le discrédit jeté sur la faute nautique:

L'*institution* qui, déjà par sa nature propre et ses conséquences, s'attire les foudres de toute personne étrangère au milieu du *shipping*, est en plus discréditée en majeure partie par son absence de contours fiables et fixes. La sécurité juridique du chargeur est compromise par l'absence de définition précise de la notion. Cette impression est, en outre, accentuée par l'évolution fulgurante du Droit Maritime qui semble faire appartenir au passé les fondements de cette *institution*.

Or, le principal reproche qui peut être fait à la jurisprudence est de ne pas avoir fait évoluer la notion parallèlement aux évolutions bouleversant le transport maritime. Si l'indépendance du capitaine est aujourd'hui discutable, les périls de la mer eux sont toujours

¹⁹² René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », précité, p. 452.

¹⁹³ Obs., René RODIÈRE sous C.A., Paris, 29 novembre 1978, navire « MAORI », D.M.F., 1979,80 p. 95.

présents et continuent de justifier un régime de responsabilité favorable au transporteur¹⁹⁴. Les décisions prétoriennes ne doivent donc plus suivre un raisonnement s'appuyant sur l'idée que l'indépendance du capitaine est le seul fondement de la faute nautique pour opérer la qualification, mais sur l'idée que, désormais, d'autres éléments continuent à justifier l'existence de la faute nautique. Leurs décisions devraient en fait reposer sur ces nouveaux éléments et non pas sur les anciens fondements de l'*institution*.

La logique de la faute nautique est également problématique. Le transporteur maritime va s'exonérer en prouvant que le dommage provient d'une faute nautique, ce qui implique que certaines fautes de ses préposés nautiques vont l'exonérer. Cependant, le contrat de transport met à la charge du transporteur certaines obligations dont il ne doit pas pouvoir s'exonérer. Les deux principales, qui sont fondamentales dans l'exécution du contrat de transport, sont, d'une part son obligation de soin à la marchandise et, d'autre part, son obligation de diligence raisonnable pour mettre son navire en état de navigabilité.

Dans cette optique, il devient difficilement explicable que les fautes des préposés nautiques qui exonèrent le transporteur maritime ne soient délimitées que par une seule de ces deux obligations fondamentales. Obligations que le transporteur maritime remplit, en tout état de cause, par l'intermédiaire de ses préposés nautiques. Il serait de bon ton que la notion de faute nautique soit encadrée entre l'obligation de soin à la marchandise et l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité.

Or la jurisprudence a eu tendance à considérer qu'une faute qui n'était pas nautique devait nécessairement être commerciale. Il n'en est rien, les fautes commerciales ne sont pas les seules fautes commises par les préposés nautiques du transporteur maritime qui sont susceptibles d'engager sa responsabilité. Le même effet doit être reconnu aux fautes contre la navigabilité du navire.

¹⁹⁴ Pour une étude complète de la question, voir Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un Anachronisme? », précité, p. 143.

Cette systématisation du conflit existant entre les fautes nautiques et les fautes commerciales doit, de notre point de vue, être remise en question.

Cette analyse, nous semble-t-il, redorerait le blason terni de la faute nautique en lui rendant une certaine logique. De même, il est possible, en l'état actuel du Droit Maritime, de proposer une définition stricte mais non restrictive de la faute nautique. La faute nautique n'est ainsi peut être pas aussi anachronique et dépassée qu'il n'y paraît.

Titre II:

**LA FAUTE NAUTIQUE, UN CAS
EXCEPTÉ JUSTIFIÉ**

Si les arguments qui s'opposent à la faute nautique ne manquent pas et sont particulièrement visibles, il n'en demeure pas moins que d'autres, peut être plus discrets, militent en faveur de son maintien. Ainsi, une meilleure lecture de la notion la rendrait certainement beaucoup moins répulsive aux yeux des chargeurs et, plus généralement, des nouveaux arrivants dans le milieu du *shipping*. Le transport maritime ne fonctionnant plus désormais en vase clos.

Par conséquent, pour pallier les maux de la faute nautique, il convient de revenir à sa base: le régime de responsabilité du transporteur, afin d'en extraire l'essence. Il est évident que le contrat de transport implique des obligations pour lesquelles il convient d'empêcher le transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité pour le fait de ses préposés. Cette analyse ne doit pas être viciée par la volonté de comprendre la faute nautique par ses fondements passés mais, au contraire, doit reposer sur une analyse de ce qui, dans le monde maritime actuel, justifie une telle exception au droit commun.

Il ne faut donc certainement pas regarder vers le passé mais bien vers l'avenir, tout en conservant une interprétation proche des textes, donc conforme à leur esprit. Et ce n'est certainement pas là se battre contre des moulins à vent.

La jurisprudence et la doctrine n'ont pas, comme nous venons de le voir, tiré de leur analyse les bonnes conséquences. Si la sécurité du navire est compromise avant le début du voyage par l'intervention ou l'omission fautive des préposés nautiques du transporteur, la faute en résultant consiste en une atteinte à la navigabilité du navire. En conséquence une telle faute ne doit pas permettre au transporteur d'invoquer le cas excepté de faute nautique. La mise en état de navigabilité relevant de ses obligations fondamentales.

Certes, l'introduction de la notion de faute contre la navigabilité du navire conduit au même résultat: le transporteur maritime doit répondre des fautes de ses préposés nautiques, mais cette précision du domaine de la faute nautique est nécessaire pour assurer sa pérennité.

Le maintien de ce cas excepté controversé procède d'une constatation aussi simple qu'inquiétante, le facteur humain est le maillon faible du progrès technique¹⁹⁵. Cette constatation conduit à considérer le facteur humain comme un péril de la mer supplémentaire, avec lequel il faudra compter au cours d'une expédition maritime. Dans cette quête de sens, la faute nautique ne doit pas, en revanche, permettre l'exonération du transporteur maritime lorsque la faute de son préposé nautique est révélatrice ou a été provoquée par sa propre faute. Il en va du crédit de la notion de faute nautique. Elle ne doit pas non plus permettre au transporteur maritime de s'exonérer pour n'importe quel type de fautes. Mais cette limitation ne passe sûrement pas par la notion de faute commerciale qui est totalement étrangère à ce débat.

Par conséquent, notre entreprise de réhabilitation de la faute nautique passe d'abord par une limitation de son domaine par le biais de la notion de faute contre la navigabilité (Chapitre 1) et, ensuite, par une étude des éléments du Droit Maritime actuel qui, aujourd'hui, justifient encore et toujours le maintien de cette *institution* tant décriée.

¹⁹⁵ Ainsi, 60% des accidents maritimes seraient liés à une erreur humaine: O.M.I., Journée Mondiale de la Mer, 1994: « Améliorer les normes, la formation et les brevets: la réponse de l'O.M.I. à l'erreur humaine », p. 1. J/5773; W/4472 p.

Chapitre 1: La limitation du domaine de la faute nautique par la faute contre la navigabilité

Cette approche « nouvelle » de la problématique de la faute nautique, seuls Pierre BONASSIES¹⁹⁶ et Alain SÉRIAUX¹⁹⁷ s'en sont fait l'écho. Cependant il s'agit d'une solution admise depuis déjà longtemps par la jurisprudence américaine¹⁹⁸. Par contre, la jurisprudence française n'a jamais envisagé l'existence d'un conflit entre la faute nautique et la faute contre la navigabilité du navire, principalement en raison de l'importance démesurée qui a été donnée, en droit français, à la notion de faute commerciale. Dès lors qu'une faute n'est pas *nautique*, elle est aussitôt qualifiée de commerciale. Cette approche franco-française vide la notion de faute commerciale de son sens originel en l'étendant artificiellement à des hypothèses qu'elle n'a manifestement pas à connaître. Elle devient en effet, suivant cette logique, la seule cause de responsabilité du transporteur maritime pour les fautes de ses préposés. Or, d'autres fautes des préposés nautiques du transporteur doivent entraîner sa responsabilité.

Le transporteur maritime, s'il doit des soins à la marchandise¹⁹⁹, a également l'obligation de mettre son navire en état de navigabilité avant et au début du voyage²⁰⁰. La faute nautique ne doit donc pas empiéter sur les obligations fondamentales du transporteur maritime.

¹⁹⁶ Obs., sous Com., 26 février 1991, navire « AUDE », D.M.F., 1992,158; Obs., sous Tribunal Fédéral de New-York, 4 décembre 1975, navire « M.S. FARIDA », [1976] AMC 1982, D.M.F., 1979,682, p. 688.

¹⁹⁷ Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, p. 191.

¹⁹⁸ Tribunal Fédéral de New-York, 4 décembre 1975, navire « M.S. FARIDA », précité, p. 688, obs., Pierre BONASSIES.

¹⁹⁹ Article 38 du décret du 31 décembre 1966.

²⁰⁰ Article 21 de la loi du 18 juin 1966.

Nous nous attacherons donc, pour ce faire, à identifier la faute dans la navigabilité du navire et à la distinguer de la faute nautique (Section 1). Cette nouvelle limitation de la notion de faute nautique permettra d'en préciser le domaine en l'encadrant strictement entre les deux obligations fondamentales du transporteur maritime (Section 2).

Section 1: LA DISTINCTION ENTRE FAUTE NAUTIQUE ET FAUTE CONTRE LA NAVIGABILITE

Certaines fautes qui intéressent la navigation ou l'administration du navire, revêtent également les caractéristiques d'une atteinte à la navigabilité du navire. Dès lors, l'intérêt de la distinction est évident, car, dans la première hypothèse, la faute de ses préposés exonérera le transporteur maritime alors que, dans la seconde hypothèse, il devra en répondre. Il en résulte que la notion de faute nautique peut être utilement limitée par les fautes contre la navigabilité du navire.

Par conséquent, lorsque la faute commise avant et au début du voyage constituera une atteinte à la navigabilité du navire, il faudra considérer, même si elle revêt les caractéristiques d'une faute dans l'administration du navire, qu'il s'agit d'une faute contre la navigabilité engageant la responsabilité du transporteur maritime envers les chargeurs.

Cette distinction repose, en conséquence, sur la responsabilité du transporteur maritime pour faute contre la navigabilité (§1), mais reste une affaire de circonstances (§2).

§1_ Fondement de la distinction faute nautique - faute contre la navigabilité:

L'article 21 de la loi du 18 juin 1966 dispose:

« Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour: mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ».

Ainsi les dispositions régissant le contrat de transport font obligation au transporteur de faire diligence pour mettre son navire en état de navigabilité (A). Dans cette optique, le transporteur ne saurait s'exonérer de sa responsabilité pour les fautes commises contre la navigabilité du navire par ses préposés nautiques (B).

A) L'obligation de mise en état de navigabilité du navire:

La notion de navigabilité du navire s'entend de « tout ce qui est nécessaire au navire pour remplir sa mission »²⁰¹. Mais l'originalité du système tient au fait que le transporteur n'a pas l'obligation de mettre son navire en état de navigabilité mais a seulement obligation de faire diligence pour assurer la navigabilité de son navire (1). En l'absence d'une telle diligence le transporteur maritime ne saurait invoquer, comme cause d'exonération, le cas excepté tiré de l'innavigabilité du navire (2).

1) La diligence du transporteur maritime pour mettre son navire en état de navigabilité:

²⁰¹ Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 375.

La navigabilité du navire est une notion large « qui s’apprécie au regard de la sécurité nautique et de l’aptitude commerciale du navire à faire effectuer le voyage prévu à la marchandise considérée »²⁰². Le navire doit en effet être en mesure d’acheminer les marchandises à bon port, sinon le contrat de transport ne serait d’aucun intérêt pour le chargeur ou le destinataire des marchandises. Le transporteur maritime est, à ce point de vue, tenu d’une obligation de diligence (a) dont la portée et les effets le mettent dans une situation originale (b).

a) *Définition de la notion de diligence:*

L’obligation de diligence du transporteur maritime n’est pas exactement définie par la loi du 18 juin 1966 qui n’en donne pas précisément l’étendue. De quelle diligence s’agit-il? Communément, bien que cette notion de diligence soit héritée de la *due diligence* du droit anglais, les auteurs considèrent que la diligence du transporteur maritime est celle du *bonus pater familias*, c’est-à-dire du bon père de famille²⁰³.

D’ailleurs le texte de la Convention de Bruxelles est en ce sens puisqu’il parle de « *diligence raisonnable* »²⁰⁴, c’est-à-dire de ce qu’est en droit d’attendre le chargeur d’un transporteur « consciencieux »²⁰⁵. Il faut donc considérer que la loi du 18 juin 1966 renvoie à la notion de diligence raisonnable, via la notion omniprésente en droit anglais de *due diligence*.

La loi impose donc aux transporteurs un standard dans leur obligation de mettre le navire en état de navigabilité, un peu à l’image de l’obligation de veiller à la garde de la chose posée à l’article 1137 du Code civil.

²⁰² Antoine VIALARD: « Droit Maritime », précité, pages 392 et 393.

²⁰³ Le bon père de famille étant un « adulte soigneux et diligent, l’homme moyen ayant le sens de ses responsabilités » in Jean CARBONNIER: « Droit Civil, les Obligations », précité, p. 263.

²⁰⁴ Article 3, paragraphe 1, de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

²⁰⁵ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 261.

L'obligation de diligence raisonnable se rapproche ainsi du standard exigé du débiteur d'une obligation de moyen, à ceci près que, dans le cadre de la diligence du transporteur pour assurer la navigabilité du navire, c'est au transporteur, c'est-à-dire au débiteur de l'obligation, d'apporter la preuve qu'il a effectivement fait diligence pour assurer la navigabilité de son navire. Cette solution résultant de la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur en lieu et place d'une présomption de faute telle qu'elle résulterait d'une obligation de résultat traditionnelle.

Toutefois, la jurisprudence durcit cette obligation qui est considérée comme une obligation pesant « personnellement » sur le transporteur. Ainsi, le fait pour lui de confier à une société spécialisée dans l'entretien et la réparation navale, la mise en état de navigabilité de son navire ne prouve pas qu'il ait satisfait à son obligation de diligence²⁰⁶.

b) Portée et effets de la diligence du transporteur maritime:

Le transporteur doit prouver qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité « *avant et au début du voyage* »²⁰⁷. La navigabilité du navire se comprend en fonction du voyage et des marchandises à transporter. Il s'agit d'un tout, la diligence concernant « aussi bien les qualités nautiques de l'engin que son aptitude commerciale »²⁰⁸.

Si la définition et la portée reconnue à la notion de diligence est sensiblement la même en droit français et en droit anglais²⁰⁹, celui-ci se distingue par les effets qu'il donne à la diligence du transporteur. En droit anglais, le transporteur ne peut invoquer un cas excepté de

²⁰⁶ Chambre des Lords, 7 décembre 1961, navire « MUNCASTER-CASTLE », D.M.F., 1963,242, p. 246, obs., Pierre BONASSIES.

²⁰⁷ Article 21 de la loi du 18 juin 1966.

²⁰⁸ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 261.

²⁰⁹ « Due diligence to make the vessel seaworthy may be defined as a genuine, competent and reasonable effort of the carrier to fulfil the obligations, set out in subparagraphs (a), (b) & (c) of the art. 3(1) of the Hague or Hague/Visby Rules » in William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 370.

responsabilité que s'il prouve préalablement sa *due diligence* pour mettre le navire en état de navigabilité²¹⁰. En effet, le droit anglais ne connaît pas de dispositions équivalentes à l'alinéa 2 de l'article 27 de notre loi du 18 juin 1966²¹¹.

Le domaine de la notion de diligence du transporteur couvre non seulement la mise en état de navigabilité du navire mais également l'armement, l'équipement et l'approvisionnement du navire²¹². Les anglo-saxons comprennent donc dans la notion de navigabilité l'armement, l'équipement et l'approvisionnement du navire²¹³. La position française semble beaucoup moins nette sur la question. Mais cette idée d'inclure l'équipage dans la notion de navigabilité n'est pas sans intérêt car elle permettra, comme nous le verrons, de rechercher directement la responsabilité du transporteur maritime, pour l'empêcher de s'exonérer des fautes nautiques de ses préposés qui sont révélatrices ou provoquées par sa propre faute.

Parallèlement à cette obligation générale de diligence pour mettre le navire en état de navigabilité, le transporteur maritime sera exonéré de sa responsabilité s'il apporte la preuve que le dommage à la marchandise résulte de l'innavigabilité du navire.

2) L'innavigabilité, cause d'exonération du transporteur maritime:

²¹⁰ « The primary obligation placed upon the carrier before he can take advantage of one of the exceptions provided by article IV, rule 2 is the exercise of due diligence » *in* Toronto Elevators, Ltd. v. Colonial Steamships Ltd., [1950] Ex. C.R. 371, page 375, cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 372.

²¹¹ « *Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas (ce qui renvoie aux cas exceptés énumérés à l'alinéa 1^{er}), faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus (c'est-à-dire autre que la faute nautique)* ».

²¹² Article 21, (b), de la loi du 18 juin 1966.

²¹³ « Seaworthiness may be defined as the state of a vessel in such a condition, with such equipment, and manned by such a master and crew, that normally the cargo will be loaded, carried, cared for and discharged properly and safety on the contemplated voyage » *in* William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 370.

Il peut paraître stupéfiant de dire que, d'un côté le transporteur doit faire diligence pour mettre son navire en état de navigabilité et, de l'autre, qu'il est exonéré s'il prouve que l'innavigabilité de son navire est à l'origine des dommages subis par la marchandise. Deux remarques permettent d'y voir plus clair dans ce régime de responsabilité très particulier²¹⁴.

D'une part, la diligence du transporteur doit s'exercer avant et au début du voyage. Autrement dit, si l'innavigabilité du navire survient après le début du voyage, elle sort du cadre de cette obligation du transporteur maritime.

D'autre part, le transporteur maritime ne peut invoquer cette exonération que s'il prouve sa diligence avant et au début du voyage pour rendre son navire navigable. En d'autres termes, il est quelque peu inexact de dire que c'est l'innavigabilité du navire qui exonère le transporteur car, en réalité, « c'est la preuve complémentaire qu'il a fait diligence »²¹⁵ qui va l'exonérer.

Il résulte d'un tel régime que le transporteur qui n'établit pas sa diligence sera reconnu responsable des dommages subis par la marchandise du fait de l'innavigabilité de son navire. La preuve de la diligence peut être faite par tout moyen mais la jurisprudence est très sévère sur ce point. Ainsi, si des certificats de classification peuvent attester de sa diligence, ils ne constituent néanmoins pas une preuve inébranlable de la diligence raisonnable du transporteur²¹⁶. Il existe donc une volonté marquée de limiter l'exonération du transporteur aux cas survenus en mer, mais dont le germe ne réside pas dans un manque de diligence du transporteur avant et au début du voyage.

En l'absence de diligence du transporteur, diligence qu'il exerce via ses préposés, il sera déclaré responsable des dommages à la marchandise. Il est donc responsable pour les fautes contre la navigabilité que pourraient commettre ses préposés nautiques.

²¹⁴ Cf. *supra*.

²¹⁵ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 260.

²¹⁶ René RODIÈRE: « Traité de Droit Maritime, Affrètements et Transports », précité, p. 261.

B) La responsabilité du transporteur maritime pour faute contre la navigabilité:

Telle qu'est présentée l'obligation de diligence du transporteur maritime par le législateur, il est certain que celui-ci n'a, à aucun moment, entendu lui laisser la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité pour les fautes contre la navigabilité du navire commises par ses préposés. De cela ressort une évidence: le transporteur maritime ne doit pas, par le biais de la faute nautique, pouvoir s'exonérer de sa responsabilité lorsque la faute commise est en relation directe avec la navigabilité du navire.

Autrement, le résultat conduirait à admettre que, dans certaines hypothèses, le transporteur maritime serait tout simplement libéré de son obligation de diligence. Une telle analyse est en contradiction totale avec l'esprit des différents textes, qu'ils appartiennent à l'ordre juridique national ou international.

Cette constatation est confirmée par le fait que le cas excepté d'innavigabilité du navire ne trouve à s'appliquer que si, et seulement si, le transporteur établit la preuve de sa diligence avant et au début du voyage. Ceci est bien la preuve qu'il est absolument hors de question que le transporteur maritime puisse s'exonérer de cette obligation. C'est l'essence même du contrat de transport. En effet, le transporteur doit se donner les moyens d'exécuter le contrat, c'est-à-dire d'acheminer la marchandise dans les meilleures conditions à bon port. D'ailleurs l'affaire du « MUNCASTER-CASTLE »²¹⁷ démontre que telle est l'analyse de la jurisprudence anglo-saxonne.

Cette obligation est même tellement fondamentale que les anglo-saxons exigent que le transporteur apporte la preuve de sa diligence toutes les fois qu'il invoque un cas excepté²¹⁸.

²¹⁷ Chambre des Lords, 7 décembre 1961, navire « MUNCASTER-CASTLE », D.M.F., 1963,242, p. 246, obs., Pierre BONASSIES. Cf. *supra*.

²¹⁸ Cf. *supra*.

Ainsi, lorsque la faute nautique se combine avec l'innavigabilité du navire pour causer le dommage, le transporteur est responsable des dommages qui en résultent sur la cargaison²¹⁹.

Il convient alors d'admettre que, même en présence d'une faute nautique de ses préposés, le transporteur ne doit pas pouvoir se libérer de cette obligation. L'exercice ne consistera donc pas en une recalification de la faute nautique, en fonction de ses conséquences²²⁰, mais à admettre une qualification concurrentielle des deux fautes, l'une n'étant pas exclusive de l'autre, et à en déduire la responsabilité du transporteur. Il en est de même pour les fautes commerciales.

En conséquence, il faudra considérer que, pendant les opérations de ballastage effectuées à quai au cours du chargement et du déchargement du navire, dès lors que l'équilibre et la sécurité du navire sont compromis par une faute, dont nous avons vu qu'elle devait être qualifiée de faute dans l'administration du navire²²¹, le navire n'est pas en état de navigabilité.

Il y a donc deux fautes résultant d'un même acte fautif, une faute nautique commise par le préposé et une faute contre la navigabilité du fait du transporteur. Cette concurrence de faute, niée par la Cour de cassation s'agissant des fautes nautiques vis-à-vis des fautes commerciales²²², nous semble devoir être admise ici.

Mais la qualification de la faute se fera en fonction des circonstances de chaque cas d'espèce.

²¹⁹ Navire « WALTER RALEIGH », 109 F. Supp. 781; [1952] AMC 618, pour une négligence de l'équipage conjointement à la défaillance d'une vanne; Fred W. Sargent, 32 F. Supp. 520, page 532; [1940] AMC 670, page 678: « ... where unseaworthiness of the vessel, caused by the failure of the carrier to exercise due diligence, and negligence in the management of the ship concur in causing the loss, the carrier is liable for the loss », cités par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 399.

²²⁰ Nous avons en effet suffisamment critiqué ce raisonnement s'agissant du critère tiré de la sécurité du navire, au sujet de la distinction entre les fautes commerciales et les fautes nautiques, pour développer le même s'agissant des fautes contre la navigabilité. Cf. *supra*.

²²¹ Cf. *supra*.

²²² Com., 6 juillet 1954, navire « RAMUNTCHO », D.M.F., 1954,714; J.C.P., 1955,II,8460 bis, obs., Michel de JUGLART; voir *contra*, René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », précité, p. 457.

§2_ Une qualification fonction des circonstances:

Il est difficile de dégager un critère de distinction fixe dans la mesure où il y a concurrence de faute, chacune d'elle devant être qualifiée séparément. Or, les critères de qualification de la faute nautique sont connus, de même en ce qui concerne la navigabilité du navire.

Toutefois, il reste nécessaire d'identifier la faute contre la navigabilité du navire telle qu'elle se présente dans le cadre de sa distinction avec la faute nautique. Deux hypothèses, très présentes dans la jurisprudence anglo-saxonne, vont permettre de mieux appréhender la distinction. Il s'agit en premier lieu de qualifier la faute consistant en une omission de fermeture des sabords du navire ayant entraîné des avaries à la marchandise (A) et, en second lieu, des hypothèses dans lesquelles la faute commise, par sa grossièreté, est révélatrice de l'incompétence manifeste du fautif (B).

A) Faute contre la navigabilité et sabords restés ouverts:

La jurisprudence nord-américaine, ayant une approche différente de la faute dans la navigation ou dans l'administration du navire²²³, a déjà eu à connaître de cas concrets dans lesquels étaient en conflit une faute dans la navigation ou dans l'administration du navire et une faute contre la navigabilité²²⁴.

²²³ Nous parlerons, dans cette partie de l'étude, de faute dans la navigation ou dans l'administration du navire car la jurisprudence nord-américaine ne connaît pas la notion de faute nautique, le Carriage Of Goods by Sea Act reprenant la même formulation que la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

²²⁴ Grant GILMORE & Charles L. BLACK, Jr.: « The Law of Admiralty », The Foundation Press Inc., New-York, 2ème ed., 1975, p. 160.

Il ressort expressément de cette jurisprudence que chaque cas d'espèce doit être tranché en fonction de ses propres faits et qu'il est impossible d'élaborer une règle générale en la matière²²⁵.

Pour être conforme à l'obligation du transporteur de faire diligence pour mettre son navire en état de navigabilité avant et au début du voyage²²⁶, la faute contre la navigabilité s'entend nécessairement d'une faute commise avant l'appareillage du navire, lequel marque le début du voyage²²⁷.

L'exemple qui nous est donné par Grant GILMORE et Charles L. BLACK, repris d'ailleurs par Alain SÉRIAUX²²⁸, est tiré d'une faute commise dans la fermeture des sabords. Ainsi, lorsque le sabord a été ouvert avant le départ du navire et qu'aucun membre de l'équipage n'a reçu de consignes pour le fermer, l'avarie de la marchandise par mouille d'eau salée doit être attribuée à l'innavigabilité du navire. Autrement dit, l'omission qui, dans cette hypothèse, a consisté en la non fermeture du sabord avant le départ du navire, constitue une faute contre la navigabilité du navire.

Le raisonnement se comprend dans la mesure où, le sabord étant ouvert avant le départ, le navire n'était pas en tous points apte à prendre la mer dans des conditions de sécurité satisfaisante pour la marchandise, il était mal approprié et ce dès le départ. Le transporteur n'a donc pas satisfait à son obligation de diligence pour mettre le navire en état de navigabilité²²⁹.

²²⁵ « The Court stresses the point that each case must be decided on all of its facts, and it is impossible to elaborate an entirely satisfactory rule in this matter », in Grant GILMORE & Charles L. BLACK, Jr.: « The Law of Admiralty », précité, p. 160, à propos de l'affaire *International Nav. Co. v. Farr & Bailey Mfg. Co.*, 181 U.S. 218.

²²⁶ Cf. *supra*.

²²⁷ Cour d'appel de la Nouvelle-Orléans, 17 juillet 1997, navire « JALAVIHAR M/V », précité, p. 2.

²²⁸ Alain SÉRIAUX: « La responsabilité du transporteur », précité, p. 192.

²²⁹ *International Nav. Co. v. Farr & Bailey Mfg. Co.*, 181 U.S. 218, cité par Grant GILMORE & Charles L. BLACK, Jr.: « The Law of Admiralty », précité, p. 160.

En revanche, dans une autre affaire, les sabords du navires avaient été ouverts dans le seul but d'éclairer la cale. Ils étaient accessibles à tout moment et auraient donc pu être aisément fermés à tout moment de la traversée. Le navire n'était donc pas en état d'innavigabilité, l'omission de fermer les sabords lorsque le mauvais temps s'est levé doit, en conséquence, être regardée comme une faute dans l'administration du navire²³⁰.

La distinction entre les deux cas est ténue. Cependant, à y regarder de plus près on constate que la non fermeture des sabords, dans la deuxième hypothèse, relève d'une défaillance de l'équipage à parer aux conséquences du mauvais temps. C'est donc la défaillance de l'équipage à adapter le navire aux conditions météorologiques pendant la traversée qui est en cause. Le navire aurait très bien pu rejoindre le port de destination sans dommage pour la marchandise, les sabords ouverts, si la mer était restée calme toute la durée de la traversée.

La cause du dommage ne procède donc pas d'une négligence des préposés du transporteur avant le début du voyage, et ne saurait, en cela, recevoir la qualification de faute contre la navigabilité du navire.

Il en résulte que, pour la jurisprudence nord-américaine, « la faute contre la navigabilité consiste dans un acte ayant pour conséquence de mettre en danger navire ou cargaison, sans qu'au cours du voyage les préposés du transporteur aient à exercer de diligence vis-à-vis de cette cause d'innavigabilité »²³¹. En d'autres termes, la mise en état de navigabilité du navire inclut une certaine prévision du comportement de l'équipage durant la traversée. Si l'équipage pouvait éviter le dommage, en cours de voyage, la faute sera qualifiée de faute dans l'administration du navire, car c'est le manquement de l'équipage pendant la traversée qui est à l'origine du dommage. Dans le cas contraire, c'est-à-dire lorsque l'équipage ne pouvait éviter le dommage durant le voyage, la *proxima causa* du dommage est alors le manque de diligence

²³⁰ Navire « SILVIA », 171 U.S. 462, cité par Grant GILMORE & Charles L. BLACK, Jr.: « The Law of Admiralty », précité, p. 160.

²³¹ Alain SÉRIAUX: « La responsabilité du transporteur », précité, p. 192.

dans la mise en état de navigabilité du navire avant et au début du voyage, la faute en résultant devra donc être qualifiée de faute contre la navigabilité du navire.

Ici la même faute va recevoir l'une ou l'autre des qualifications, soit la faute sera nautique, soit elle affectera la navigabilité du navire. Mais, dans d'autres hypothèses, le même acte matériel pourra se voir attribuer deux qualifications différentes: faute nautique ou faute contre la navigabilité. Il s'agit de l'hypothèse de l'incompétence manifeste du fautif.

B) Faute contre la navigabilité et équipage incompetent:

D'autres décisions de la jurisprudence américaine sont intéressantes et montrent la voie à suivre pour mettre en application la distinction entre les fautes nautiques et les fautes contre la navigabilité du navire. Elles concernent des hypothèses où la faute commise est révélatrice de l'incompétence manifeste du fautif et, de fait, de la faute personnelle du transporteur.

Il s'agit notamment de la décision rendue par le Tribunal Fédéral de la Nouvelle-Orléans le 30 mars 1981²³² qui résume bien les lignes générales de cette jurisprudence. Dans l'affaire soumise au Tribunal Fédéral de la Nouvelle-Orléans, le capitaine du navire « EURYBATES », suite à la mauvaise interprétation d'une série de feux blancs par tribord avant, qu'il croyait appartenir à une flottille de pêche, abordait une patrouille de six bâtiments de guerre après une ultime manoeuvre gravement incorrecte.

Le Tribunal, dans un premier temps, qualifiait de faute dans la navigation la série d'erreurs du capitaine (erreur d'appréciation, défaut de vigilance et erreur dans le choix de la dernière manoeuvre). Le raisonnement aurait pu s'arrêter là. Mais le Tribunal poursuit son développement dans la mesure où une faute dans la navigation n'est en aucun cas exclusive de

²³² Tribunal Fédéral de la Nouvelle-Orléans, 30 mars 1981, navire « EURYBATES », D.M.F., 1984,369, p. 370, note Pierre BONASSIES.

l'innavigabilité du navire. La question se posait donc en ces termes: l'incompétence manifeste du capitaine constituait-elle une cause d'innavigabilité du navire?

Le Tribunal considéra que tel était le cas et qu'il appartenait, dès lors, au transporteur d'établir qu'il avait fait diligence dans le choix de son capitaine, engagé six mois auparavant. Preuve que le transporteur n'apportait pas en l'espèce, malgré le fait que le capitaine possédait les diplômes exigés et qu'il jouissait d'une expérience de trois années de commandement avant l'accident. Le transporteur aurait dû mener une enquête particulière sur les antécédents de son capitaine ou, au moins, exiger de lui des recommandations.

Cette décision montre la rigueur des tribunaux américains vis-à-vis du transporteur, notamment en ce qui concerne son obligation de diligence. En outre, cela permet de restreindre au maximum le domaine de la faute nautique en excluant les erreurs particulièrement grossières des préposés nautiques. Le transporteur ne peut plus s'exonérer pour les fautes les plus grossières de ses préposés, non pas qu'elles soient particulièrement graves de par leur nature mais, en tout état de cause, un marin standard, compétent mais sans plus, ne les commettrait certainement pas. Ainsi disparaît l'un des aspects les plus choquant de la notion de faute nautique. En cela, la faute nautique apparaît alors comme une exception beaucoup moins néfaste pour les chargeurs et ne peut plus être taxée de favoriser les armateurs négligents qui recruteraient des équipages incompétents et donc bon marché ²³³.

Dans le même ordre d'idée, le navire est en état d'innavigabilité toutes les fois qu'il est armé par un équipage inexpérimenté et mal formé²³⁴. Il a ainsi été jugé, dans l'hypothèse d'une inondation de cale provoquée par un officier qui a ouvert la mauvaise vanne au cours d'une opération de ballastage, que le navire n'était pas navigable. D'abord parce que l'expérience et la compétence de l'officier fautif était inconnues lorsqu'il a été engagé, et ensuite, parce

²³³ Cf. *infra*.

²³⁴ « A vessel is not seaworthy and due diligence has not been exercised if the crew are inexperienced and untrained in the operation of the ship » *in* William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 385.

qu'aucun plan du système de ballast du bord ne lui avait été remis. Le navire a donc été déclaré innavigable en raison du manque évident de compétence et de formation dudit officier²³⁵.

Cette nouvelle approche de la faute nautique n'est pas sans intérêt quant à l'étendue et aux limites de son domaine.

Section 2: UNE DISTINCTION PRECISANT LE DOMAINE DE LA FAUTE NAUTIQUE

Si la distinction de la faute nautique avec la faute contre la navigabilité du navire ne concerne pas l'ensemble des aspects relevant du domaine de la notion de faute nautique, elle apporte toutefois de précieuses précisions quant à la portée de la faute nautique face aux obligations fondamentales du transporteur maritime. La faute nautique se trouve ainsi encadrée entre, d'une part l'obligation de diligence du transporteur et, d'autre part, son obligation de soin à la marchandise.

En cela, cette limitation supplémentaire apportée au domaine de la faute nautique complète la distinction, déjà effectuée par la jurisprudence française, entre les fautes nautiques et les fautes commerciales (§1). Il en résulte que le raisonnement développé plus haut concernant les fautes d'arrimage et de ballastage²³⁶ doit être affiné, ce qui a pour conséquence de dévoiler ces fautes sous un nouveau jour (§2).

²³⁵ Navire « FARRANDOC » (Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd.), [1967] 1 Ex. C.R. 431; [1967] AMC 411; [1967] 1 Lloyd's Rep. 232, confirmé en appel: [1967] 2 Lloyd's Rep. 276, cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 385.

²³⁶ Cf. *supra*.

§1_ Une limitation complétant la distinction faute nautique - faute commerciale:

L'intérêt suprême de cette distinction est de remettre la notion de faute nautique à sa véritable place au sein du régime de responsabilité du transporteur maritime. La faute nautique est une exception, elle doit donc, comme telle, être interprétée strictement²³⁷.

Le domaine de la faute nautique est, en quelque sorte, rationalisé par cette nouvelle distinction qui permet l'effacement des fautes des préposés derrière celles du transporteur lui-même (A). L'addition des deux limitations portées à la faute nautique conduit à une restriction encore plus importante de la notion (B).

A) Une rationalisation du domaine de la faute nautique:

Mais au delà de cette remarque de bon sens, en pratique, l'appel à la notion de navigabilité du navire permet de ne pas étendre outrageusement la notion de faute commerciale. Nous avons en effet remarqué que la jurisprudence française avait une fâcheuse tendance à qualifier de commerciale la faute du préposé nautique du transporteur, toutes les fois qu'il lui paraissait juste d'éviter l'exonération du transporteur maritime²³⁸. La faute contre la navigabilité permet d'éviter ce recours à l'équité, car l'équité n'est pas le Droit.

En outre, suivant l'esprit du régime de responsabilité du transporteur maritime, ce dernier ne doit, en aucun cas, pouvoir se libérer ni de son obligation de diligence ni de son obligation de soin à la marchandise. La distinction permet ainsi d'éviter une exonération du transporteur maritime lorsque la navigabilité du navire est compromise, soit par la faute de ses préposés, soit par sa propre faute.

²³⁷ Cf. *supra*.

²³⁸ René RODIÈRE: « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », D.M.F., 1961,451, p. 459.

Ce qui coupe l'herbe sous le pied des détracteurs de la faute nautique qui prétendent qu'elle est un gage d'irresponsabilité des armateurs négligents. Suivant leur raisonnement, les armateurs n'auraient pas à se soucier de la qualité de leurs équipages puisqu'ils seront de toutes façons exonérés pour nombre de leurs fautes. Cette analyse erronée va de pair avec celle qui consiste à dire que le cas excepté de faute nautique est « un défi au bon sens » car « comment concevoir en effet, dans notre esprit cartésien, que l'on fasse la preuve de sa faute, parfois grossière, pour être exonéré de toute responsabilité »²³⁹.

Or, comme le montrent clairement les décisions nord-américaines²⁴⁰, qui condamnent le transporteur lorsque le préposé qui a commis la faute dans la navigation ou dans l'administration du navire est incompetent, il n'y a pas de place pour une exonération du transporteur lorsque l'erreur est particulièrement « grossière ».

La marge de manoeuvre du transporteur est d'autant plus réduite que, dans ces hypothèses, c'est sa propre faute qui est non seulement recherchée mais qui, en plus, efface le caractère exonératoire de la faute nautique de son préposé, cette dernière disparaissant derrière la faute personnelle du transporteur.

En effet, dans l'affaire du navire « FARRANDOC »²⁴¹ le juge admet parfaitement que les erreurs du capitaine soient constitutives d'une faute dans la navigation mais recherche également, en raison de la grossièreté des erreurs commises, si le transporteur a satisfait à son obligation de diligence dans le choix de ses préposés nautiques. L'absence de diligence du transporteur effaçant, en quelle que sorte, la faute de son préposé, le transporteur ne pouvant plus l'invoquer pour être exonéré.

²³⁹ Victor-Emmanuel BOKALLI: « La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg », précité, p. 245.

²⁴⁰ Navire « FARRANDOC » (Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd.), précité. Voir également, navire « MAKEDONIA », [1962] 1 Lloyd's Rep. 316, p.p. 334-338, cités par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 385.

²⁴¹ Cf. *supra*.

En d'autres termes, il faut admettre qu'une faute dans la navigation ou l'administration du navire particulièrement grossière, par le fait qu'elle manifeste de l'incompétence de son auteur, révèle en réalité la faute personnelle du transporteur.

Dans cette optique, il est impossible de prétendre que le transporteur doit faire la preuve de sa propre faute pour être exonéré de sa responsabilité. Le recul de la sphère nautique est ainsi de plus en plus important à mesure que l'on affine le raisonnement.

B) Un recul supplémentaire de la sphère nautique:

L'addition des limites apportées au domaine de la faute nautique, par les fautes commerciales et par les fautes contre la navigabilité, réduit considérablement l'étendue de la notion. Les hypothèses où la faute nautique doit être admise se trouvent ainsi limitées aux erreurs qui ne présentent pas un degré de grossièreté tel qu'il remet en question la compétence des membres de l'équipage. Elle se rapprochent ainsi d'une sorte de cas fortuit pour le transporteur, en ce qu'elles ne peuvent plus être prévisibles ni provoquées.

Comme le souligne Alain SÉRIAUX relativement à la distinction entre fautes commerciales et fautes nautiques, « le recul de la sphère nautique s'effectue ici dans l'ordre de la finalité matérielle des actes du préposé ». Alors que, au contraire, dans l'hypothèse de la faute contre la navigabilité, la régression de la sphère nautique porte sur « un aspect plus chronologique »²⁴². La mise en état de navigabilité du navire, sous cet angle, serait qualifiée d'opération nautique si on lui appliquait les critères de la jurisprudence française. Tel est, par exemple, le cas pour les opérations de ballastage²⁴³.

Cette approche particulièrement intéressante conduit à restreindre la notion de faute dans la navigation ou dans l'administration du navire à des fautes qui, si elles restent

²⁴² Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, p. 194.

²⁴³ Cf. *infra*.

prévisibles, ne sont pas directement provoquées par le transporteur. En tout état de cause, la notion de faute nautique ne doit pas empiéter sur l'obligation de diligence du transporteur ni sur son obligation de soin à la marchandise.

Cette limitation supplémentaire, loin de vider la faute nautique de son sens, la fortifie au contraire. Ce qui faisait le paradoxe de la faute nautique, à savoir la possibilité laissée au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité y compris pour des fautes qui relevaient manifestement de ses obligations essentielles, est, par ce raisonnement, tout simplement supprimé.

Mais le point sur lequel cette distinction est la plus intéressante, du moins pour un maritimiste français, est l'éclaircissement qu'elle apporte sur deux fautes que la doctrine et la jurisprudence ont beaucoup de mal à appréhender: les fautes de ballastage et les fautes d'arrimage.

§2_ Une nouvelle approche des fautes de ballastage et d'arrimage:

La voie suivie par la jurisprudence américaine pourrait également être appliquée en France, notamment s'agissant des *opérations mixtes*, lesquelles ont posé et continuent à poser problème en droit français.

Si la distinction entre fautes nautiques et fautes contre la navigabilité n'apporte que peu de changement, du moins quant à la responsabilité du transporteur, pour les fautes de ballastage (A), le résultat de la distinction est, en revanche, plus spectaculaire en matière de fautes d'arrimage (B).

A) Faute contre la navigabilité et ballastage:

La navigabilité²⁴⁴ s'entend de la qualité d'un navire apte à acheminer la marchandise à bon port dans des conditions de sécurité satisfaisantes et pour le navire et pour la marchandise²⁴⁵. Dans ces conditions, il faut considérer qu'une manoeuvre de ballastage, opérée à quai, qui compromet la sécurité du navire est à la fois une faute nautique²⁴⁶ et une faute contre la navigabilité du navire.

L'opération de ballastage est en elle-même étrangère à la qualification, ce qui importe c'est la constatation que le navire, si son équilibre et sa sécurité sont compromis avant et au début du voyage, n'est manifestement pas en état de navigabilité.

Cette faute dans les opérations de ballastage constitue alors une faute contre la navigabilité du navire, faute pour laquelle le transporteur ne doit pas pouvoir s'exonérer malgré le caractère nautique de l'opération. Cette position ne revient pas à introduire le critère de la sécurité du navire dans la qualification de la faute. En effet, la remise en cause par le ballastage fautif de l'équilibre et de la sécurité du navire n'influe pas sur la qualification de *nautique* de la faute. Mais conduit à considérer qu'il y a, conjointement, une atteinte à la navigabilité du navire pour laquelle le transporteur ne doit pas pouvoir s'exonérer de sa responsabilité envers les chargeurs.

La faute nautique n'est pas exclusive de l'innavigabilité du navire²⁴⁷ mais, pour autant, il ne faudrait pas considérer que les fautes nautiques se limitent uniquement aux fautes

²⁴⁴ Cf. *supra*.

²⁴⁵ Antoine VIALARD: « Droit Maritime », précité, p. 392.

²⁴⁶ Cf. *supra* pour le raisonnement de qualification.

²⁴⁷ Cf. *supra*.

commises après le début du voyage. Car tel n'est pas le cas²⁴⁸. Les faits de chaque cas d'espèce permettront, ou ne permettront pas d'ailleurs, d'admettre la concurrence de fautes.

Dans l'hypothèse d'un ballastage opéré lors des opérations de chargement et de déchargement du navire, n'ayant pas compromis la stabilité ou la sécurité du navire²⁴⁹, la seule faute en présence est manifestement nautique, sans qu'il y ait pour autant faute contre la navigabilité. Sauf à considérer l'incompétence du préposé fautif²⁵⁰ ou encore l'absence de procédure préétablie de ballastage, manquement constitutif d'un cas d'innavigabilité du navire²⁵¹.

Ce raisonnement a été mis en oeuvre par le Tribunal de Rotterdam, ainsi rapporté par R.-E. JAPIKSE: « l'instabilité d'un navire au début du voyage concerne bien l'état de navigabilité et la diligence à observer pour cela par le transporteur »²⁵². Cette analyse procède de la remarque que les opérations de ballastage visent à stabiliser le navire avant le début du voyage. Or, le transporteur maritime a l'obligation de faire diligence pour assurer la stabilité et la sécurité de son navire avant et au début du voyage, condition requise pour que le navire soit navigable. Les fautes ainsi commises par le transporteur par le biais de ses préposés, ne doivent donc pas déboucher sur une exonération de celui-ci.

Il en résulte que, selon l'interprétation qui est faite de la notion de diligence, il est loisible de durcir le régime de responsabilité du transporteur maritime et ainsi de l'adapter au goût du jour. Il n'est donc pas forcément nécessaire de faire appel à un nouveau texte pour mieux protéger les chargeurs ou, du moins, pour rendre le Droit Maritime un peu plus conforme aux aspirations collectives de la société en matière d'indemnisation des victimes.

²⁴⁸ Cour d'appel de la Nouvelle-Orléans, 17 juillet 1997, navire « JALAVIHAR M/V », précité, p. 3.

²⁴⁹ Par exemple, l'officier manipulant la mauvaise vanne va inonder une cale au lieu de remplir un ballast mais sans conséquences dommageables pour le navire.

²⁵⁰ Navire « FARRANDOC » (Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd.), cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 385.

²⁵¹ American Mail Line v. U.S.A., Tribunal Fédéral de Seattle, 12 juin 1974, navire « CANADA-MAIL », D.M.F. 1979,682, p. 686, obs., Pierre BONASSIES.

²⁵² Obs., R.-E. JAPIKSE, sous Tribunal de Rotterdam, 16 avril 1963, D.M.F., 1966,376, p. 380.

L'approche des fautes d'arrimage se fera à peu près sous le même angle et aboutira au même résultat.

B) Faute contre la navigabilité et arrimage de la marchandise:

En matière d'arrimage, le raisonnement à suivre est celui tenu par le Tribunal Fédéral de New-York dans l'affaire du « M.S. FARIDA »²⁵³. En février 1969, le navire « M.S. FARIDA » quitte le port de New-York pour gagner l'Amérique du Sud avec, dans ses cales un tracteur de 15 tonnes. Deux jours après le départ du navire, son capitaine constate une entrée d'eau dans la cale où est arrimé le tracteur en question. Après remorquage du navire et passage en cale sèche, il est constaté que le bordé de la cale a été traversé, sous la ligne de flottaison, par ledit tracteur.

Un tel cas d'espèce aurait été, en France, traité sous l'égide de la distinction entre faute nautique et faute commerciale. Au contraire, le Tribunal Fédéral de New-York envisage la question sous l'angle de la distinction entre faute dans la navigation ou l'administration du navire et faute contre la navigabilité du navire. Il a donc été jugé, dans cette affaire, que le transporteur était responsable des dommages provoqués par le mauvais arrimage du tracteur, ce dernier n'ayant pas fait diligence pour mettre le navire en état de navigabilité.

Cette analyse montre que « la jurisprudence américaine semble attachée à l'idée qu'une faute d'arrimage est toujours une faute du transporteur »²⁵⁴. La doctrine française, et notamment René RODIÈRE²⁵⁵, considère que les fautes d'arrimages sont par essence des fautes commerciales au regard de l'article 38 du décret du 31 décembre 1966²⁵⁶. Alain

²⁵³ Tribunal Fédéral de New-York, 4 décembre 1975, navire « M.S. FARIDA », [1976] AMC 1982; D.M.F., 1979,682, p. 688.

²⁵⁴ Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, p. 193.

²⁵⁵ Obs., René RODIÈRE sous C.A., Paris, 29 novembre 1978, navire « MAORI », D.M.F., 1979,80, p. 94, et note *contra* Jacques VILLENEAU, p. 95.

²⁵⁶ Cf. *supra*.

SÉRIAUX²⁵⁷ comme Pierre BONASSIES²⁵⁸ s'accordent pour dire il faut admettre la « double qualification concurrentielle d'une même faute ». Nous partageons cette analyse dans la mesure où, dans un cas comme dans l'autre, le transporteur ne saurait être exonéré de sa responsabilité vis-à-vis des chargeurs.

Par conséquent, ce raisonnement, appliqué à l'affaire du « HILDEGARD-DOEREKAMP »²⁵⁹, conduit à une solution contraire à celle retenue par la Cour de cassation. La Chambre commerciale avait en effet jugé que le mauvais arrimage d'un camion lance-fusées, ayant entraîné une importante voie d'eau, constituait une faute nautique. Avec l'introduction dans le raisonnement de la notion de faute contre la navigabilité, un tel désarrimage défectueux aurait été considéré comme un manquement du transporteur maritime à son obligation de diligence²⁶⁰.

Victor-Emmanuel BOKALLI va même plus loin en affirmant que « lorsqu'un navire fait l'objet d'un arrimage défectueux, incontestablement il est innavigable »²⁶¹. Nous ne saurions suivre ce raisonnement dans la mesure où toutes les fautes d'arrimage ne rendent pas le navire innavigable. Pour ce faire, l'arrimage fautif doit remettre en cause la stabilité du navire et sa sécurité. Dans le cas contraire, c'est-à-dire si la marchandise mal arrimée n'a pas d'influence sur la stabilité et la sécurité du navire en lui-même, la faute commise doit être qualifiée de commerciale.

Certes la qualification de la faute se fait a posteriori, mais la conséquence est moins gênante car, quelle que soit la qualification retenue, faute contre la navigabilité du navire ou faute commerciale, le transporteur est responsable de cette faute envers le chargeur dans les

²⁵⁷ Alain SÉRIAUX: « La faute du transporteur », précité, p. 193.

²⁵⁸ Obs., Pierre BONASSIES sous Tribunal Fédéral de New-York, 4 décembre 1975, navire « M.S. FARIDA », D.M.F., 1979,688, p. 689.

²⁵⁹ Com., 4 juillet 1972, navire « HILDEGARD-DOEREKAMP », D.M.F., 1972,717, note Raymond ACHARD.

²⁶⁰ Les faits entre les deux affaires sont d'ailleurs quasiment similaires.

²⁶¹ Victor-Emmanuel BOKALLI: « La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg », précité, p. 244.

mêmes conditions. Il s'agit d'un débat théorique mais qui nous paraît utile pour mieux cerner l'essence de la distinction et ses conséquences sur les différentes fautes qui peuvent donner lieu à discussions.

Cette nouvelle approche de la faute nautique lui redonne, de notre point de vue, un certain sens, notamment par rapport au régime général de responsabilité du transporteur maritime. Cependant, d'autres éléments doivent être recherchés pour déterminer ce qui pourrait encore aujourd'hui justifier le maintien de ce cas excepté de responsabilité au sein du régime de responsabilité du transporteur maritime.

Chapitre 2: Un cas excepté justifié en l'état actuel du Droit Maritime

Le mouvement de pénétration du Droit Maritime par le droit commun, toujours plus fort, doit cependant s'arrêter là où commencent les particularismes de chaque matière. Ainsi, « s'il est juste est sain qu'une règle poussiéreuse, sans autre utilité que de rassurer les esprits épris de tradition, se trouve reléguée dans les greniers de l'histoire, cela ne doit pas être permis si le milieu ou les circonstances justifient ce particularisme »²⁶². Ces propos, tenus par Martine RÉMOND-GOUILLOUD concernant la limitation de responsabilité de l'armateur, sont également applicables à la faute nautique.

Si nous venons de voir que, une fois remise à sa véritable place au sein du régime de responsabilité du transporteur maritime, la faute nautique retrouvait une partie de son sens, il n'en demeure pas moins difficile de la justifier *ipso facto* en l'état actuel du Droit Maritime. Néanmoins, comme le remarque Martine RÉMOND-GOUILLOUD, une uniformisation des différentes branches du droit marque ses limites. Il convient donc, maintenant, de s'interroger sur ce qui, dans le commerce maritime, continue à militer en faveur de cette *institution* décriée du Droit Maritime. La tâche n'est a priori pas aisée, tant les arguments en opposition avec la faute nautique ne manquent pas.

Toutefois, l'entreprise ne paraît pas impossible. En effet, une simple observation suffit pour comprendre que la mer est un milieu particulier et qu'un navire ne se manipule pas aussi facilement qu'un camion ou un avion. Le transport terrestre, comme le transport aérien du

²⁶² Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Le navire: aventure juridique contemporaine », D.M.F., 1999,251, p. 254.

reste, ne connaissent pas de dangers aussi marqués et importants que peuvent l'être les périls de la mer.

En avion, un trajet excède rarement les 20 heures, or les prévisions météorologiques ne sont plus fiables au-delà de 24 heures. Il est donc plus rare qu'un avion soit pris dans une tempête ou qu'il ne puisse absolument pas la contourner. Les périls qui émaillent le transport aérien ne sont pas vraiment comparables à la force de l'élément liquide déchaîné. Au contraire, il est beaucoup plus difficile pour un navire d'éviter le mauvais temps, la durée des voyages étant plus importante et la vitesse de déplacement réduite, elle ne permet pas toujours de contourner les phénomènes climatiques qui risquent, du moins potentiellement, de mettre en péril l'expédition toute entière ou la cargaison du navire.

Dans le même ordre d'idée, à l'heure actuelle, un avion ne se pilote plus qu'avec deux, voire trois, personnes. Un navire nécessite un équipage beaucoup plus nombreux. Ainsi, les risques d'erreurs ne sont aucunement comparables entre les différents modes de transport.

Cette simple constatation conduit à admettre le particularisme du transport maritime sur ces différentes questions. Mais la faute nautique n'en est pas pour autant justifiée. Deux éléments nous paraissent contribuer à cette entreprise de justification de la faute nautique.

D'une part, si les progrès techniques ont bouleversé le monde maritime ils n'en génèrent pas moins leur contrepartie: l'erreur humaine, dont les conséquences en mer, plus que nulle part ailleurs, peuvent être dramatiques (Section 1). D'autre part, redonner à la faute nautique son véritable caractère d'exception nous semble être nécessaire pour affirmer sa justification en qualité de péril de la mer. C'est pourquoi il est primordial, dans cette approche, d'exclure du domaine de la faute nautique les hypothèses dans lesquelles une faute du transporteur est à l'origine du dommage. Pour ce faire nous ferons appel à la notion de faute inexcusable du transporteur maritime (Section 2).

Section 1: LA CONTREPARTIE DU PROGRES TECHNIQUE: L'ERREUR HUMAINE

« La notion de fiabilité est couramment appliquée aux équipements ou objets techniques si bien que fiabilité est devenue synonyme de fiabilité technique »²⁶³. Ainsi, selon une idée répandue, le progrès technique dans le transport maritime rendrait obsolète les vieilles *institutions* du Droit Maritime²⁶⁴.

Cette analyse est évidemment erronée, et ce pour trois raisons principales. D'abord, le progrès technique ne manque pas de générer sa contrepartie: l'erreur humaine. Ensuite, parce la mer ajoute à l'erreur humaine rendant ses conséquences particulièrement dramatiques. Enfin, il est certain que l'élément maritime augmente, pour diverses raisons, le risque d'erreur. Il faut donc, de notre point de vue, considérer que l'erreur humaine n'est ni plus ni moins que l'un des nombreux périls de la mer que l'expédition maritime devra affronter (§1).

Face à l'importance des dommages qui, du moins potentiellement, peuvent résulter d'une erreur humaine en mer, la collectivisation des dommages entre les différents participants à l'expédition maritime est un palliatif qui reste nécessaire, et ce malgré l'existence de l'assurance (§2).

§1_ Le facteur humain, un des périls de la mer:

Dans un processus de développement technique effréné, l'élément humain est sans conteste le maillon faible de la chaîne, soit parce que l'homme commet une erreur dans

²⁶³ Jacques LEPLAT: « Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail », précité, p. 15.

²⁶⁴ Victor-Emmanuel BOKALLI: « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du Droit Maritime », précité, p. 356.

l'utilisation des moyens techniques mis à sa disposition, soit parce qu'il ne sait pas faire face à la panne ou à la défaillance desdits appareillages.

Le monde maritime n'échappe pas à cette règle et aucun particularisme ne semble *a priori* justifier un traitement différent du transporteur maritime quant à sa responsabilité pour faute de ses préposés. Cependant, les erreurs commises en mer sont, sur certains de leurs aspects, spécifiques (A). Mais pour que les fautes des préposés nautiques du transporteur puissent l'exonérer, les erreurs commises doivent revêtir les caractéristiques des périls de la mer, à savoir une certaine imprévisibilité et insurmontabilité pour le transporteur (B).

A) La spécificité des erreurs commises en mer:

L'expérience montre qu'en matière maritime les erreurs sont facilitées par la difficulté de la navigation (1) d'une part, et que leurs conséquences sont disproportionnées par rapport à la faute commise (2) d'autre part.

1) Des erreurs facilitées par l'élément marin:

La mer provoque et facilite les erreurs. C'est tellement vrai que pendant longtemps on considérait qu'en matière de navigation s'il existait des erreurs il n'y avait pas pour autant de fautes²⁶⁵. La difficulté de la navigation réside principalement dans l'imprévision de la mer, laquelle si elle est diminuée par le progrès technique reste toujours réelle²⁶⁶.

Les informations disponibles à bord pour la conduite du navire sont de plus en plus nombreuses et rendent leur analyse plus complexe pour les marins. Le risque d'erreur est donc augmenté. Mais cette réalité est également vérifiée pour l'aviation. Ce qui change avec la

²⁶⁵ Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 376.

²⁶⁶ Philippe DELEBECQUE: « Affrètement et transport maritimes », D.M.F., 1999,256, p. 259.

navigation maritime, c'est l'aléa qui réside dans toute expédition. La « mer est toujours recommencée », elle est changeante et capricieuse et même le progrès technique n'effacera pas de sitôt cette particularité. En mer il faut composer avec l'élément marin, et il n'est pas toujours évident de le surmonter, encore moins de le dominer.

De même, il est difficile de juger, après coup si telle décision aurait été plus favorable à l'expédition que telle autre. Ainsi, dans l'affaire du « SEVEN-SEAS »²⁶⁷, les services météorologiques ayant annoncé un cyclone, le capitaine pris la décision de modifier sa route afin de l'éviter. Trois jours plus tard, la météorologie annonçait un changement de trajectoire du typhon. Le capitaine décidait alors de maintenir sa route en réduisant la vitesse car il craignait une mer trop dure s'il changeait à nouveau sa trajectoire. Ces faits montrent déjà en eux-mêmes la difficulté pour un navire de prévoir et surtout d'éviter les divers phénomènes climatiques, y compris lorsque ceux-ci sont préalablement annoncés par les services météorologiques.

Cependant, dans cette affaire, la Cour d'appel de Paris a pourtant refusé au transporteur la possibilité d'invoquer le cas excepté de « périls, dangers ou accidents de la mer »²⁶⁸ au motif « qu'il lui appartenait de choisir un itinéraire permettant de contourner le cyclone par l'arrière ».

Outre que cet arrêt est mal fondé dans la mesure où une erreur dans le choix des routes est manifestement une faute nautique, il met en relief la difficulté de la navigation et l'extrême facilité avec laquelle des erreurs peuvent être commises.

Dans ces conditions, même des marins chevronnés peuvent commettre des fautes. Elles ne sont pas rares et restent quasiment inévitables. À cela s'ajoute l'imprévisibilité de la mer,

²⁶⁷ C.A., Paris, 24 avril 1992, navire « SEVEN-SEAS », D.M.F., 1993,142, obs., Pierre BONASSIES.

²⁶⁸ Article 4, paragraphe 2, (c), de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

matérialisée par certains événements soudains qu'il est difficile de parer²⁶⁹, les avaries sont également plus fréquentes en mer notamment en raison de l'usure des divers appareillages accélérée par la corrosion provoquée par l'eau et le sel.

Mais surtout, le transport maritime, dans sa configuration actuelle, est particulièrement propice aux erreurs humaines de toutes sortes. En effet, si par le passé les équipages avaient le temps de descendre à terre pendant les escales pour se ressourcer, tel n'est plus le cas aujourd'hui. Les escales sont de plus en plus courtes, les rotations de plus en plus nombreuses et donc les conditions de travail des marins n'en sont que plus dures. Les conditions de travail actuelles des marins sont, paradoxalement, plus dures que par le passé, notamment en raison de l'omniprésence de la fatigue des hommes du bord.

Il ne faut pas oublier le particularisme fort du travail maritime. Le marin vit sur son lieu de travail 24 heures sur 24, sans échappatoire d'aucune sorte, sans voir sa famille ou ses proches. Les effets de la fatigue s'y font donc sentir plus qu'ailleurs. On ne peut donc résolument pas demander à des hommes, dans ces conditions, d'être à 100 % de leur capacité pendant toute la durée d'une traversée. Sans compter que le mauvais temps est un élément à ne pas négliger. Il est beaucoup plus facile pour des pilotes d'avion d'être fiables. En mer, une traversée de l'Atlantique par mauvais temps, cela peut représenter huit jours sans véritable sommeil pour des hommes ballottés 24 heures sur 24.

Par conséquent, il ne saurait y avoir d'assimilation du facteur humain du transport maritime à celui des autres modes de transport. Il n'y a aucun point de comparaison possible. L'évolution actuelle du shipping, loin d'atténuer cette tendance, ne fait au contraire que la confirmer et l'accentuer.

²⁶⁹ Par exemple, un violent coup de roulis provoqué par une lame plus forte que les autres, C.A., Aix-en-Provence, 27 février 1985, navire « LIBERTÉ », D.M.F., 1987,147.

L'exonération du transporteur maritime pour faute nautique est, dans ces circonstances, plus que jamais justifiée²⁷⁰. Le transport maritime est donc un mode de transport plus risqué que les autres. Situation aggravée par l'humidité ambiante et le roulis. Mais là où sa spécificité ressort le plus c'est quant aux conséquences que peuvent avoir les erreurs humaines commises en mer.

2) Des conséquences catastrophiques disproportionnées avec l'erreur commise:

Comme le remarquait Yves TASSEL, « la mer, par sa nature propre, ajoute cruellement à la faute de l'homme. Là où sur terre la faute de l'homme produit un dommage limité, en mer la faute de l'homme mène à la catastrophe »²⁷¹. Outre l'aspect spectaculaire de tout incident maritime grave²⁷², les petits incidents dont est émaillé le transport maritime mis bout à bout finissent par représenter des sommes non négligeables.

Or le gigantisme des navires actuels, pensons par exemple aux nouveaux navires porte-conteneurs de 6 000 Evp²⁷³ et plus, rend tout accident maritime particulièrement dommageable pour le transporteur.

Sur de tels navires, directement nés du progrès technique, les conséquences d'une erreur pour le transporteur maritime peut prendre une envergure démesurée: 6 000 Evp, c'est presque autant de chargeurs. Dans l'hypothèse d'une erreur entraînant le naufrage du navire,

²⁷⁰ On se souviendra judicieusement que ce ne sont plus les transporteurs qui dominent le marché. L'augmentation des cadences a certes pour origine une recherche de rentabilité toujours plus forte, mais également et surtout, la volonté des chargeurs d'avoir à leur disposition un service de transport de plus en plus rapide.

²⁷¹ Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme ? », précité, p. 151.

²⁷² On consultera avec intérêt les photos du pétrolier « HAVEN » entrain de couler ainsi que celles du pétrolier « NASSIA » qui est venu, en flammes, heurter la rive dans le détroit du Bosphore, *in* Patrick BENQUET & Thomas LAURENCEAU: « Pétroliers de la honte, la loi du silence », Édition^o1, Paris, 1994, p.p. 154 et 155.

²⁷³ Evp = Equivalent Vingt Pieds, correspond à l'unité de mesure standard des conteneurs. Un équivalent vingt pied représente en longueur la moitié d'un semi-remorque.

par exemple, le transporteur, outre la perte sèche du navire, devrait alors rembourser des milliers de chargeurs ou de destinataires.

L'intérêt de la faute nautique est donc de pallier ce risque pour le transporteur. En effet, le dommage est collectivisé dans la mesure où il reste à la charge des chargeurs. Cela diminue d'autant les risques de l'expédition maritime pour le transporteur, dont on sait que l'activité est peu rentable et qu'elle nécessite, en pourcentage, un investissement supérieur celui à nécessaire pour des installations de production d'énergie nucléaire²⁷⁴.

Même sans nécessairement aller jusqu'à des cas extrêmes, laisser à la charge du transporteur maritime tous les dommages résultant d'erreurs qui, sous le droit actuel seraient qualifiées de fautes nautiques, reviendrait à l'astreindre à une quasi obligation de résultat dont on sait qu'elle est manifestement incompatible avec la nature de la mer. En outre, une erreur qui en soit est bénigne, une mauvaise lecture des données radar par exemple, peut conduire à la perte totale du navire et de sa cargaison. Les conséquences d'une telle erreur sont hors de proportion avec le fait matériel la constituant.

En cela, nous pensons que les fautes ou les erreurs commises par les préposés nautiques du transporteur maritime doivent, pour justifier l'exonération du transporteur maritime, être appréhendées comme des périls de la mer.

B) Des erreurs imprévisibles et insurmontables:

« Malgré la place croissante prise par l'automatisation, le rôle de l'homme dans ces systèmes est important et conditionne pour une part souvent notable de leur efficacité et leur sécurité »²⁷⁵. Ainsi, un système de navigation ou de communication à bord d'un navire ne sera

²⁷⁴ Voir Nicolas TERRASSIER: « Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières », précité.

²⁷⁵ Jacques LEPLAT: « Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail », précité, p. 16.

efficace que si les membres de l'équipage sont suffisamment qualifiés et entraînés pour le faire fonctionner. Cette affirmation est d'une évidence décevante mais a malgré tout son importance, dans la mesure où la jurisprudence américaine considère que le navire n'est pas navigable lorsque le marin qui a commis une faute nautique est manifestement incompétent²⁷⁶, c'est-à-dire mal formé ou mal entraîné.

L'intérêt de cette approche est de limiter la qualification de faute nautique aux seules erreurs qui présentent un certain degré d'imprévision et d'insurmontabilité pour le transporteur. Sous le régime de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, le transporteur n'a, pour invoquer le cas excepté tiré des « périls, dangers ou accidents de mer »²⁷⁷, qu'à établir un de ces cas pour être exonéré de sa responsabilité. Au contraire, le juge français exige que le transporteur prouve également que ces cas n'aient été ni prévisibles ni surmontables²⁷⁸. Autrement dit, aux yeux du juge français les conditions principales de la force majeure doivent être remplies.

En règle générale, les périls de la mer peuvent ainsi être définis: il s'agit d'événements ou de phénomènes exceptionnels qui ne peuvent être prévus dans la zone géographique considérée, à cette époque de l'année, et contre lequel il est raisonnablement impossible de se prémunir²⁷⁹.

Les périls de la mer sont donc bien des événements ou phénomènes imprévisibles et insurmontables, à ceci près qu'il faut, de notre point de vue, atténuer le caractère insurmontable de l'événement considéré dans l'exercice de qualification. En effet,

²⁷⁶ Navire « FARRANDOC » (Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd.), cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 385. Cf. *supra*.

²⁷⁷ Article 4, paragraphe 2, (c), de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

²⁷⁸ Martine RÉMOND-GOUILLOU: « Droit Maritime », précité, p. 378.

²⁷⁹ « A peril of the sea may be defined as some catastrophic force or event that would not be excepted in the area of the voyage, at that time of the year and that could not be reasonably guarded against. » *in* William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 432.

l'insurmontabilité doit s'entendre d'une façon chronologique, c'est-à-dire que la diligence²⁸⁰ initiale du transporteur ne pouvait y faire face.

Les caractéristiques de la faute des préposés nautiques du transporteur doivent remplir ces deux conditions pour que la faute commise exonère le transporteur. Par conséquent, la faute nautique ne peut pas être prévisible, en ce que l'équipage était suffisamment qualifié et préparé pour assumer, dans les meilleures conditions possibles, ses fonctions. Elle doit également être insurmontable dans la mesure où, le transporteur ayant armé son navire avec un équipage compétent, il lui est impossible de faire face à un tel événement (la faute de ses préposés nautiques). Cette idée est en germe dans l'esprit des décisions de jurisprudence nord-américaines qui considèrent que la faute nautique n'est pas exclusive de la navigabilité du navire.

En d'autres termes, l'exonération pour faute nautique est réservée au transporteur diligent qui ne pouvait raisonnablement prévoir que son équipage commettrait une faute. Dans ces conditions, bien que la faute nautique ne puisse remplir les conditions de la force majeure, il convient de considérer qu'il ne s'agit là ni plus ni moins que d'un péril de la mer, le transporteur ayant initialement fait diligence pour prévenir et éviter au maximum le risque de faute. Dès lors, si les fautes nautiques sont des périls de la mer, certes particuliers, il n'en demeure pas moins qu'il faut leur appliquer ce qui fait le fondement du Droit Maritime: la collectivisation des risques²⁸¹.

²⁸⁰ Cf. *supra*.

²⁸¹ Voir Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme? », précité, p. 155.

§2_ La collectivisation des dommages, un palliatif aux conséquences dramatiques de l'erreur humaine en mer:

Le Droit Maritime est un droit calqué sur les besoins de la navigation et du commerce maritime, à tel point que des civilisations sans contact entre elles ont donné naissance à des *institutions* très voisines²⁸². Dans tous les cas, le Droit Maritime des différents pays et civilisations répondait à la même logique: éviter ou minimiser les pertes dues aux risques du transport maritime, d'une part, et collectiviser les conséquences financières résultant de ces pertes, d'autre part²⁸³.

La faute nautique s'analysant comme un péril de la mer, elle doit être traitée comme telle, c'est-à-dire que les pertes en résultant doivent être réparties entre les différents participants à l'expédition maritime (A). Cette solution ne semble pas devoir être remise en question par l'avènement de l'assurance dans le monde maritime (B).

A) La répartition des pertes résultant d'une faute nautique:

La faute nautique en exonérant le transporteur maritime de sa responsabilité vis-à-vis des chargeurs, laisse à la charge de ces derniers les conséquences dommageables de la faute des préposés nautiques du transporteur. Chaque chargeur aura donc à souffrir de cette faute à hauteur de la valeur de ses marchandises. La solution est la même lorsque la perte ou le dommage à la marchandise résulte d'un péril de la mer et, plus généralement, d'un des cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime.

La collectivisation des dommages n'est pas totale dans la mesure où tous les chargeurs n'auront pas nécessairement à souffrir de la faute nautique. Il n'y a donc pas de caractère

²⁸² Emmanuel du PONTAVICE: « État actuel et avenir du Droit Maritime », Annuaire de Droit Maritime et Aérien, tome XII, 1993, p. 43.

²⁸³ Emmanuel du PONTAVICE: « État actuel et avenir du Droit Maritime », précité, pages 38 et 39.

général de la répartition des pertes comme ce peut être le cas pour les avaries communes. La répartition des pertes est ici induite par le fait que chaque chargeur, en remettant ses marchandises au transporteur, assumera individuellement les conséquences d'une faute nautique, ou d'un quelconque cas excepté, sur celles-ci. Il subira seul la perte ou l'endommagement de sa marchandise.

Selon les hypothèses, le transporteur subira ou non les conséquences de la faute nautique. Ainsi, si la faute a pour conséquence la seule perte de conteneurs par exemple, seuls les chargeurs auront à en pâtir. En revanche, si la faute nautique a consisté en une mauvaise interprétation des feux d'un autre navire et qu'il en résulte un abordage, le transporteur aura à sa charge les conséquences dommageables de l'abordage sur son navire et sur l'autre, mais pas celles relatives à la marchandise. Il assumera d'une certaine façon également les dommages causés par la faute nautique mais pas en totalité.

En fait, plus précisément, il s'agit d'une répartition individuelle des risques et non réellement des pertes. Chacun assumant, à la hauteur de son apport dans l'expédition maritime, les risques d'une faute nautique de l'équipage: les chargeurs pour leur marchandise et le transporteur pour son navire.

La principale critique qui peut être adressée à ce système, ainsi qu'à celui des avaries communes, est de dire qu'avec l'avènement de l'assurance maritime, une telle répartition des risques ne se justifie plus²⁸⁴.

B) Une solution à conserver sous le règne de l'assurance:

L'argument des auteurs qui prétendent que l'assurance remet en question le fondement traditionnel du Droit Maritime, à savoir « la solidarité, le partage des risques et des

²⁸⁴ Voir Victor-Emmanuel BOKALLI: « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du Droit Maritime », précité, p. 363.

profits »²⁸⁵, repose sur l'idée que désormais c'est l'assurance qui remplit le rôle de répartition des risques²⁸⁶. Si l'observation de départ est exacte, à savoir que les assurances maritimes « dominant toute la vie maritime »²⁸⁷, les conséquences qu'ils en tirent sont en revanche erronées.

Ainsi, le contrat d'assurance maritime est le « contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant le paiement d'une prime, à indemniser l'assuré du préjudice subi par des valeurs définies et exposées aux dangers d'une expédition maritime, du fait de la survenance de certains risques »²⁸⁸. L'assurance apparaît donc comme un système de répartition collective des risques qui, pris individuellement, ne seraient pas nécessairement assumables par l'assuré seul.

Il existe en matière maritime deux grandes familles de polices d'assurance: les polices d'assurance sur facultés²⁸⁹ et les polices d'assurance sur corps²⁹⁰. Les premières étant généralement souscrites par les chargeurs ou les destinataires de la marchandise et les secondes par le transporteur.

S'il est certain que l'assurance répartit les risques entre les différents intervenants du transport maritime, cela ne remet pas pour autant en question le système des cas exceptés en général et de la faute nautique en particulier.

En effet, la question centrale qui se pose dans notre hypothèse et de savoir qui, du transporteur ou du chargeur, devra payer la prime afférente à la couverture du risque constitué par la faute nautique des préposés du transporteur. Dans le schéma actuel c'est le chargeur ou

²⁸⁵ Yves TASSEL: « Le droit maritime - un anachronisme? », précité, p. 155.

²⁸⁶ Victor-Emmanuel BOKALLI: « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », précité, p. 363.

²⁸⁷ René RODIÈRE & Emmanuel du PONTAVICE: « Droit Maritime », précité, p. 495.

²⁸⁸ René RODIÈRE & Emmanuel du PONTAVICE: « Droit Maritime », précité, p. 504.

²⁸⁹ Les facultés désignant la marchandise assurée.

²⁹⁰ Les assurances sur corps sont les assurances portant sur le corps du navire, c'est-à-dire portant sur le navire lui-même.

le réceptionnaire de la marchandise transportée par mer qui doit payer la prime d'assurance correspondante.

Si l'on supprime la faute nautique, et plus largement les cas exceptés de responsabilité, c'est au transporteur qu'il appartiendra de s'assurer contre ces différents risques. Or, si prise individuellement, la prime à payer pour le risque particulier de faute nautique n'est pas significative, en revanche, pour le transporteur elle le serait certainement. En laissant peser le risque de faute nautique sur les chargeurs on divise d'autant la probabilité de survenance du dommage.

En effet, pour un chargeur, le risque individuel de perte ou d'endommagement de sa marchandise causé par une faute nautique est faible, la prime sera calculée en conséquence. Par contre, pour le transporteur, compte tenu du volume de marchandises transportées le risque global est augmenté et donc la prime sera plus forte. Pensons à l'exemple précédent du porte-conteneurs de 6 000 Evp, pour le transporteur la prime à payer sera considérablement multipliée par rapport à celle que chacun de ses chargeurs aurait à payer individuellement. Or, il est utile de se rappeler dans ces développements que le transport maritime est une activité peu rentable et que les chargeurs « ne sont nullement gênés de payer des taux de fret qui ne correspondent pas à la qualité du service rendu »²⁹¹.

Dans ces conditions, il n'apparaît pas urgent, ni même nécessaire, de supprimer le cas excepté de faute nautique. Cependant, dans cette optique il convient coûte que coûte d'éviter les abus, notamment ceux des transporteurs peu scrupuleux.

²⁹¹ Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme? », précité, p. 157.

Section 2: LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME
POUR FAUTE INEXCUSABLE

Notre entreprise de justification de la faute nautique passe également par la nécessité d'empêcher les transporteurs d'être exonérés de leur responsabilité pour faute nautique lorsqu'ils sont à l'origine de la faute de leur préposé. La jurisprudence américaine, pour ce faire, a fait appel à la notion de navigabilité du navire. Un navire armé par un équipage incompetent n'est pas en état de navigabilité. Le transporteur ne peut donc invoquer le cas excepté de faute nautique mais il bénéficie tout de même de la limitation de responsabilité²⁹².

Dans l'hypothèse précédente, la faute grossière du préposé nautique révélait le manque de diligence du transporteur pour mettre le navire en état de navigabilité dans la mesure où le marin fautif était manifestement incompetent. Il y avait concurrence de fautes, la faute nautique du préposé n'étant pas exclusive de la faute contre la navigabilité du transporteur.

Ici, ce n'est plus la compétence des membres de l'équipage qui est en cause, mais uniquement la gravité de la faute commise²⁹³. Au delà d'un certain seuil de gravité, le transporteur maritime ne doit plus pouvoir bénéficier de l'exonération pour faute nautique (§1). Cette faute gravissime privant le transporteur de son exonération de responsabilité semble devoir être la faute inexcusable ou intentionnelle de ses préposés nautiques. Concernant la faute inexcusable du transporteur lui-même, la brèche vient d'être ouverte par le jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux, navire « HEIDBERG »²⁹⁴ (§2).

²⁹² Cf. *supra*.

²⁹³ Cette gravité particulière de la faute résultant de la conscience de la probabilité du dommage et de la témérité du fautif.

²⁹⁴ Tribunal de commerce de Bordeaux, 23 septembre 1993, navire « HEIDBERG », D.M.F., 1993,731, note Antoine VIALARD: « L'affaire 'Heidberg': gros temps sur la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », D.M.F., 1993,706, et note *contra* M. CLEMENS-JONES: « 'Heidberg': malfaiteur ou victime d'une injustice? », D.M.F., 1993,712.

§1_ La gravité de la faute: obstacle au jeu de la faute nautique:

La constatation de départ est la suivante: en présence d'une faute nautique particulièrement grave de ses préposés, le transporteur semble pouvoir quand même être exonéré de sa responsabilité, alors même que cette faute répondrait à la définition d'une faute inexcusable²⁹⁵. La notion de faute inexcusable désignant une faute commise volontairement avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement²⁹⁶.

Cette analyse doit être combattue malgré des dispositions législatives obscures (A) qui doivent être lues au regard de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, pour en déduire l'exclusion des fautes intentionnelles et inexcusables des préposés nautiques du transporteur du domaine de la faute nautique (B).

A) Des dispositions législatives obscures:

L'article 28 de la loi du 18 juin 1966 dispose que le transporteur ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité « *s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

Deux notions sont réunies dans cet article, d'une part la faute intentionnelle et, d'autre part, la faute inexcusable. L'article vise la *faute intentionnelle*, c'est-à-dire un fait ou une omission commis avec l'intention de provoquer le dommage, et la *faute inexcusable* du transporteur, autrement un fait ou une omission commis témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

²⁹⁵ Sur l'interprétation *in abstracto* ou *in concreto* de la notion de faute inexcusable, voir Alain SÉRIAUX: « La responsabilité du transporteur », précité, pages 256 et suivantes.

²⁹⁶ Voir, Pierre BONASSIES: « Le droit positif français en 1998 », D.M.F., 1999, hors série n°3, p. 79.

En revanche, en ce qui concerne la faute nautique, aucune disposition n'exclut expressément de son domaine les fautes intentionnelles ou les fautes inexcusables des préposés du transporteur maritime. Par conséquent, il n'y a, *a priori*, aucune limitation du domaine de la faute nautique en ce sens. Mais, intellectuellement, il est difficile d'admettre que le transporteur puisse s'exonérer de sa responsabilité dans l'hypothèse d'une faute intentionnelle ou inexcusable de ses préposés, quand bien même cette faute serait nautique. Une telle faute n'aurait plus alors le caractère imprévisible et non provoqué qu'il faut nécessairement lui reconnaître pour qu'elle exonère le transporteur maritime de sa responsabilité.

Toutefois, l'article 28 poursuit, dans un des alinéas suivants:

« le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer (...), sauf s'il est prouvé que le dommage répond aux conditions fixées au a ci-dessus (c'est-à-dire en présence d'une faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur) ».

Autrement dit, lorsque la responsabilité du transporteur est recherchée et qu'il prouve que le dommage résulte d'une faute nautique²⁹⁷, le demandeur ne pourra pas non plus se retourner contre le préposé fautif, lequel bénéficiera de la même exonération de responsabilité que son commettant. Mais c'est ici que les choses deviennent intéressantes. En effet, l'article ajoute *« sauf s'il est prouvé que le dommage répond aux conditions fixées au a ci-dessus »*. Or il s'agit de l'hypothèse où le dommage résulte de la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur lui-même et non celle de son préposé.

En conséquence, la lecture textuelle de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 conduit à cette aberration que le préposé bénéficie des mêmes limites et exonérations de responsabilité que le transporteur maritime, sauf s'il est prouvé que le dommage résulte d'une faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur! On ne voit pas très bien dans quelle mesure le

²⁹⁷ Exonération prévue à l'article 27 de la loi du 18 juin 1966.

préposé du transporteur devrait répondre de la faute intentionnelle ou inexcusable de ce dernier puisque, par hypothèse, si le dommage résulte d'une faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur, le demandeur n'aura aucune raison de rechercher la responsabilité des préposés, le transporteur étant alors pleinement responsable du dommage. En effet, dans ces conditions, il ne pourra plus invoquer ni les causes d'exonération ni la limitation de sa responsabilité.

Tout cela n'est pas très logique. En outre, cette solution conduit à faire bénéficier le préposé des exonérations et limitations de responsabilité même lorsqu'il a commis une faute intentionnelle ou inexcusable de celui-ci, seule la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur pouvant le priver de son droit à limitation ou à exonération.

En conséquence, l'interprétation à la lettre de l'article 28 n'étant pas possible, il convient de rechercher l'intérêt d'une telle disposition et de proposer une interprétation différente.

B) Des fautes intentionnelles et inexcusables exclues du domaine de la faute nautique:

La solution de ce problème passe par la réponse à la question suivante: quel peut être l'intérêt d'une telle disposition?

En partant de la base du problème, il apparaît évident que si le législateur a prévu une telle réserve à la règle de principe, selon laquelle les préposés du transporteur pourront se prévaloir des mêmes limitations et exonérations de responsabilité que le transporteur lui-même, il entendait manifestement apporter la même limitation aux conditions d'exonération ou de limitation de responsabilité pour le transporteur et ses préposés.

Il faut remonter à l'origine de cette disposition de l'article 28, dont on sait qu'elle émane de la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979, qui introduisait en droit français les

modifications apportées à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 par le Protocole modificatif du 23 février 1968.

La Convention ainsi amendée énonce, en son article 4 bis, paragraphe 4:

« le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage éventuel en résulterait probablement ».

La solution apparaît alors évidente, le législateur, dans son oeuvre d'adaptation de la législation française à la Convention de Bruxelles régulièrement ratifiée, n'a fait son travail qu'à moitié et a « oublié » l'hypothèse des fautes intentionnelles ou inexcusables des préposés du transporteur. Il est certainement allé trop vite en besogne...

Dans ces conditions, le doute n'est plus possible et il convient d'en déduire que les fautes intentionnelles et inexcusables des préposés du transporteur maritime sont exclues du champ de la faute nautique. Il en ressort que le transporteur maritime ne peut invoquer le cas excepté de faute nautique, comme l'exonérant de sa responsabilité, dès lors que l'acte ou l'omission de son préposé revêt le caractère d'une faute intentionnelle ou inexcusable.

Cependant, le chemin est loin d'être fini. En effet, dans ces conditions deux interprétations sont possibles quant aux conséquences de telles fautes: soit le préposé doit en répondre seul, soit c'est le transporteur qui doit en assumer les conséquences. Le préposé auteur d'une faute intentionnelle ou inexcusable ne peut pas se prévaloir de l'exonération ou de la limitation de sa responsabilité, pas plus que le transporteur, mais doit-il pour autant assumer seul les conséquences dommageables de son acte?

En d'autres termes, le transporteur maritime doit-il, dans l'hypothèse où le préposé ne saurait invoquer le cas excepté de faute nautique, être considéré comme le garant de la responsabilité de son préposé? Le droit maritime étant muet sur la question et conformément à

la règle selon laquelle seul un texte spécial peut déroger au droit commun, il convient de faire appel à la règle générale pour répondre à cette question.

Or en droit français, « la faute qualifiée du préposé est, très généralement, assimilée à la faute qualifiée de l'entrepreneur en cause »²⁹⁸. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a, dans son arrêt du 31 mai 1994, navire « TÉLÉGHMA »²⁹⁹ admis qu'une faute inexcusable du capitaine, préposé du transporteur maritime, empêchait ce dernier de se prévaloir de sa limitation de responsabilité. La Cour de cassation a poursuivi dans la même voie en confirmant l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence au motif que la faute inexcusable du transporteur ne lui permettait pas d'invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité³⁰⁰. Autrement dit, la Cour de cassation assimile la faute inexcusable du capitaine à la faute inexcusable du transporteur.

Ce raisonnement appliqué à la limitation de responsabilité du transporteur maritime doit également être admis s'agissant des exonérations de responsabilité. Par conséquent, la faute nautique inexcusable du préposé du transporteur prive ce dernier de son droit à exonération. Il devra donc répondre de la faute nautique inexcusable de ses préposés pour l'intégralité des dommages.

Ce mouvement de limitation du droit à bénéficier des limitations et exonérations de responsabilité pour les transporteurs ou les armateurs semble être confirmé par un jugement spectaculaire du Tribunal de Bordeaux.

²⁹⁸ Pierre BONASSIES: « Le droit positif français en 1995 », D.M.F., 1996,256, n° 78 bis.

²⁹⁹ B.T.L., 1995,147; D.M.F., 1996, pages 245 et 256.

³⁰⁰ Com., 7 janvier 1997, navire « TÉLÉGHMA », D.M.F., 1997,397, note Philippe DELEBECQUE.

§2_ Une responsabilisation du transporteur maritime: l'apport du jugement « HEIDBERG »:

Le jugement rendu le 23 septembre 1993 par le Tribunal de commerce de Bordeaux dans l'affaire du « HEIDBERG », même s'il ne concerne pas directement la faute nautique en tant que telle, est intéressant quant au raisonnement développé par le juge, pour empêcher le propriétaire du navire de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue par la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

Le 8 mars 1991, le navire « HEIDBERG », battant pavillon allemand, quittait le port de Bordeaux à destination du port de New-Holland (Grande-Bretagne) après avoir chargé à son bord 2 500 tonnes de maïs. Alors qu'il descendait sur l'estuaire, le navire percuta les appontements de la société Shell, causant d'importants dommages à ces installations.

L'enquête devait montrer que le capitaine avait, peu de temps avant la collision, quitté la passerelle sans en avertir le pilote de rivière afin de refermer les vannes des ballasts situées dans la salle des machines. Son absence a été estimée à près de six minutes, temps suffisant au navire pour quitter sa trajectoire initiale et venir heurter les appontements peu après le retour du capitaine sur la passerelle.

Cette affaire concerne au premier chef la responsabilité du propriétaire du navire pour les dommages causés aux appontements de la société Shell. C'est donc la Convention de Londres de 1976 qui a vocation à s'appliquer et non celle de Bruxelles du 24 août 1924, cette dernière ne régissant que les contrats de transport sous connaissements, c'est-à-dire, en d'autres termes, les relations entre transporteur et chargeur. Cependant, la faute du capitaine devrait s'analyser comme une faute nautique sous l'emprise de cette Convention. Le Tribunal n'a pas statué sur ce point mais il est possible, en suivant le raisonnement du tribunal d'extrapoler sa solution pour la transposer en matière d'exonération et de limitation de responsabilité du transporteur maritime vis-à-vis des chargeurs.

En effet, pour le tribunal la cause du dommage est l'absence du capitaine sur la passerelle³⁰¹. Le Tribunal en déduit « l'insuffisance de l'effectif des officiers pouvant assurer les quarts », ceux-ci n'étant qu'au nombre de deux. Relevant la faute du commandant, lequel a accepté de naviguer dans ces conditions et a quitté la passerelle, la laissant sans officier, le Tribunal considère que les armateurs du navire ont pleinement engagé leur responsabilité. Dans ces conditions, le droit à limitation prévu par la Convention de Londres de 1976 leur est refusé. Cette analyse, aux termes de laquelle seul un armateur « se conduisant en professionnel de haute conscience et compétence »³⁰² peut bénéficier de la faculté de limiter sa responsabilité, a fait grand bruit et provoqué l'indignation des milieux armatoriaux.

Il n'en demeure pas moins que la brèche est ouverte et que cette décision revient à considérer que la faute de l'armateur qui ne compose pas son équipage d'un nombre suffisant de marins ou d'officiers, est une faute inexcusable. Cela ressort plus ou moins expressément des termes mêmes du Tribunal de commerce de Bordeaux³⁰³.

L'arrêt est d'autant plus spectaculaire que la faute inexcusable de l'armateur est constituée malgré le fait que la composition de l'équipage du « HEIDBERG » était conforme aux dispositions de la réglementation allemande. L'idée est donc de ne faire bénéficier des privilèges du régime de responsabilité uniquement les armateurs diligents, tout en sachant qu'un « professionnel parfaitement conscient de ses obligations doit s'interroger sur la suffisance des prescriptions de [la] réglementation au regard de la sécurité »³⁰⁴.

³⁰¹ « C'est donc bien la faute grave commise par le commandant en quittant la passerelle au mépris des règles de navigation, règles élémentaires et de rigueur absolue, étant précisé que le bateau était dans une zone dangereuse (...), qui est la cause de la collision, cause qui trouve son origine dans la nécessité de fermer les vannes de remplissage des ballasts ».

³⁰² Tribunal de Commerce de Bordeaux, 23 septembre 1993, navire « HEIDBERG », D.M.F., 1993,731, p. 734.

³⁰³ « Attendu que les armateurs ne pouvaient ignorer en constituant ainsi l'équipage du M/S Heidberg qu'ils prenaient un risque lequel s'il n'était pas certain était probable, en tout les cas possible, ce qui constitue de leur part une faute ».

³⁰⁴ Antoine VIALARD: « L'affaire 'Heidberg': gros temps sur la Convention de Londres 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », D.M.F., 1993,706, p. 710.

Par conséquent, la seule conformité aux prescriptions légales insuffisantes d'un État, dont le pavillon peut être de complaisance, ne suffit plus pour bénéficier de la limitation de responsabilité lorsque ces prescriptions ne permettent pas d'assurer la sécurité du navire. L'approche est sensiblement la même que dans l'affaire du « MUNCASTER-CASTLE »³⁰⁵, dans laquelle la Chambre des Lords avait admis que le transporteur n'établissait pas sa diligence en arguant qu'il avait confié son navire à une entreprise spécialisée dans la construction et la réparation navale³⁰⁶.

L'application de ce raisonnement aux relations entre le transporteur et le chargeur, conduit à considérer que le transporteur, en pareille hypothèse, ne pourrait pas invoquer le cas excepté de faute nautique, ni même sa limitation de responsabilité. Sous cette approche, si le fait pour le capitaine de quitter la passerelle dans des eaux dangereuses serait constitutif d'une faute dans la navigation, le transporteur ne pourrait plus l'invoquer pour s'exonérer de sa responsabilité. En effet, en matière de transport maritime, l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 interdit au transporteur de bénéficier des limitations et exonérations de responsabilité en cas de faute inexcusable de celui-ci. Or, la composition d'un équipage insuffisant serait, suivant ce raisonnement, constitutive d'une faute inexcusable du transporteur.

Le raisonnement du Tribunal de Bordeaux pourrait donc être suivi en matière de transport maritime même si une autre approche est également possible. Elle procède de la réflexion menée par la jurisprudence américaine sur la navigabilité du navire³⁰⁷. Le navire qui se verrait armé par un nombre insuffisant d'officiers pourrait être considéré comme innavigable. Mais alors le transporteur, s'il ne pourrait s'exonérer de sa responsabilité malgré l'existence d'une faute nautique du capitaine, garderait néanmoins le bénéfice de la limitation de responsabilité. Tel n'est pas le cas avec le raisonnement du Tribunal de Bordeaux puisqu'il fait

³⁰⁵ Chambre des Lords, 7 décembre 1961, navire « MUNCASTER-CASTLE », précité.

³⁰⁶ Cette décision de la Chambre des Lords avait également provoqué en son temps un tollé au sein des milieux armatoriaux.

³⁰⁷ Navire « FARRANDOC » (Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd.), précité; cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », précité, p. 385. Cf. *supra*.

appel à la notion de faute inexcusable dont les effets sont autrement plus important sur la responsabilité du transporteur maritime.

La notion de faute nautique ne comprendrait ainsi ni les fautes intentionnelles ou inexcusables des préposés nautiques du transporteur, ni des fautes intentionnelles ou inexcusables de ce dernier qui sont donc désormais à comprendre au sens large, seuls les bons armateurs et, par extension les bons transporteurs, pourront désormais se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité prévues par le Droit Maritime. Le régime de responsabilité du transporteur maritime est ainsi considérablement durcit, ce qui permet d'éviter les abus et qui rend les particularismes du Droit Maritime moins flagrants.

CONCLUSION

Les développements de ce mémoire ont permis de préciser la notion de faute nautique et ont également montré que de le Droit Maritime actuel justifiait son maintien ou, plus exactement, que sa suppression n'était pas une nécessité impérieuse.

À l'approche du troisième millénaire, les *institutions* traditionnelles du Droit Maritime sont menacées, qu'il s'agisse des avaries communes, du système des cas exceptés en général ou encore de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. La question de la suppression de la faute nautique est posée depuis longtemps (Section 1) mais seule la Convention de Hambourg a, à ce jour, franchi le pas (Section 2).

Section 1: LA SUPPRESSION DE LA FAUTE NAUTIQUE: UNE CHIMÈRE ?

La volonté de supprimer la faute nautique tourne autour de l'idée que les particularismes du Droit Maritime ne sont plus justifiés. En effet, soit on admet la spécificité forte du transport maritime, même si elle est moins forte qu'elle ne l'a été³⁰⁸, et alors il convient d'en tirer toutes les conséquences quand au régime de responsabilité du transporteur maritime. Ce dernier devant jouir d'un régime de responsabilité plus favorable que celui des opérateurs des autres modes de transport, dans la mesure où les conditions dans lesquelles s'effectue le transport maritime sont plus difficiles et surtout plus aléatoires que pour ces autres modes de transport. Soit, au contraire, on nie ce particularisme au nom du développement technologique, de la plus grande fiabilité des navires actuels et du règne de l'assurance mais c'est alors le Droit Maritime dans son ensemble qu'il faut modifier et repenser.

³⁰⁸ Philippe DELEBECQUE: « Affrètement et transport maritimes », précité, p. 259.

Mais, en tout état de cause, supprimer ici ou là des *institutions* du Droit Maritime en fonction de l'air du temps est absurde tant dans son principe que dans ses conséquences. Le Droit Maritime est en effet un droit né des besoins des différents intervenants du commerce maritime³⁰⁹, il répond à ces besoins. C'est également un droit qui repose sur des acquis historiques forts, certaines *institutions*, telles les avaries communes, remontant à l'Antiquité³¹⁰.

En conséquence, toutes les *institutions* traditionnelles dont le Droit Maritime actuel a hérité du passé ont été pensées les unes par rapport et en fonction des autres, dans un seul et unique but: le partage des risques, des pertes et des profits nés du commerce maritime³¹¹. Le maître mot de ce droit est donc la solidarité entre les membres de l'expédition maritime.

Ce schéma traditionnel est contesté depuis que des intervenants extérieurs au milieu du transport maritime et, plus généralement, du commerce maritime ont fait leur apparition, notamment avec le début de l'ère du transport multimodal. Sont entrées dans le système des personnes qui ne font plus que subir les inconvénients de la solidarité sans jamais bénéficier de ses avantages. À l'inverse, les intervenants du commerce maritime acceptent de voir un jour leur créance limitée car ils savent que demain ils pourront être débiteurs et jouir à leur tour de la limitation de responsabilité³¹².

Dans ces conditions, la question à se poser est de savoir si, compte tenu de l'apparition dans le commerce maritime d'intervenants qui lui sont extérieurs, pour lesquels la phase maritime n'est un maillon dans la chaîne de transport, la solidarité qui dirige le Droit Maritime actuellement est toujours dictée par les spécificités du commerce maritime. En effet, comme nous l'avons vu au cours de cette étude, malgré le progrès technique, le transport maritime reste toujours plus aléatoire que les autres modes de transport. De même si

³⁰⁹ Emmanuel du PONTAVICE: « État actuel du Droit Maritime », précité, p. 38.

³¹⁰ L'institution apparaît dans le Digeste, loi romaine de l'Antiquité, sous la forme d'une procédure en contribution pour jet des marchandises à la mer. Voir Victor-Emmanuel BOKALLI: « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du Droit Maritime », précité, p. 355.

³¹¹ Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme », précité, p. 155.

³¹² Voir Martine RÉMOND-GOUILLOUD: « Droit Maritime », précité, p. 196.

l'assurance permet une collectivisation des risques, elle génère son lot de primes à payer pour celui sur qui pèse le risque. Or l'individualisation des risques conduirait à une centralisation des primes d'assurance sur le seul transporteur.

Par conséquent, la constatation s'impose: l'avenir du Droit Maritime passe soit par le maintien de ses *institutions* traditionnelles mais suivant une interprétation adaptée aux évolutions du commerce maritime; à l'image de ce que nous avons fait pour la faute nautique en recherchant, chaque fois que cela été possible, à limiter l'exonération du transporteur maritime pour faute nautique afin de ne pas favoriser les armateurs négligents ou peu scrupuleux, c'est-à-dire éviter les incohérences et les détournements du système. Soit il faut, à l'opposé, le remettre en cause dans ses fondements, mais c'est alors tout le régime de responsabilité du transporteur maritime qui doit être revu. Cette dernière solution est celle qui a été suivie par la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, dite Règles de Hambourg.

Section 2: UN PAS FRANCHI PAR LA CONVENTION DE HAMBOURG

La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer a été adoptée le 31 mars 1978 et est entrée en vigueur le 1er novembre 1992. L'objectif de cette Convention était de rétablir l'équilibre des intérêts entre les transporteurs et les chargeurs³¹³ dans le contrat de transport maritime.

³¹³ Victor-Emmanuel BOKALLI: « La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg », précité, p. 237.

§1_ Une responsabilité accrue du transporteur maritime:

La Convention de Hambourg, plébiscitée par les pays en voie de développement, prévoit une responsabilité objective du transporteur maritime mais supprime en revanche la quasi totalité des cas exceptés prévus par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Seuls les cas exceptés tiré de l'incendie du navire³¹⁴ et du sauvetage des vies en mer ou d'assistance aux biens³¹⁵ sont conservés. La situation du transporteur est ainsi considérablement aggravée et la notion de périls de la mer disparaît. Désormais, hormis les deux derniers cas exceptés, seule la force majeure, prouvée par le transporteur, pourra l'exonérer de sa responsabilité envers les chargeurs. En outre, les conditions de l'action du chargeur contre le transporteur sont améliorées. En effet, les délais dans lesquels le destinataire doit faire ses réserves sur l'état des marchandises réceptionnées sont considérablement étendus par la Convention de Hambourg. Si, sous le régime de la Convention de Bruxelles, le chargeur ne disposait que de trois jours pour émettre des réserves sur l'état des marchandises réceptionnées en cas de pertes ou dommages non apparents³¹⁶, la Convention de Hambourg porte ce délai à 15 jours³¹⁷.

Le délai est également accentué s'agissant des pertes ou dommages apparents³¹⁸, c'est-à-dire des pertes ou dommages facilement détectables par un examen rapide de la marchandise. La Convention de Hambourg dispose que ce délai est d'une journée ouvrable après la livraison³¹⁹ alors que la Convention de Bruxelles prévoyait, quant à elle, que de telles réserves devaient être faites au moment même de la réception des marchandises par le destinataire. Il y a donc un mouvement d'aggravation de la situation du transporteur sur ce point.

³¹⁴ Article 5, paragraphe 4, de la Convention de Hambourg.

³¹⁵ Article 5, paragraphe 6, de la Convention de Hambourg.

³¹⁶ Article 3, paragraphe 6, alinéa 2, de la Convention de Bruxelles.

³¹⁷ Article 19, paragraphe 2, de la Convention de Hambourg.

³¹⁸ Article 3, paragraphe 6, alinéa 1^{er}, de la Convention de Bruxelles.

³¹⁹ Article 19, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Hambourg.

De même la Convention de Hambourg, en son article 4, paragraphe 1^{er}, dispose que « *la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement* ». Au contraire, la Convention de Bruxelles n'a vocation à s'appliquer que « *depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire* »³²⁰. L'étendue de la responsabilité du transporteur maritime est donc accrue sous le régime de la Convention de Hambourg, ce qui n'aggrave que d'avantage son régime de responsabilité.

§2_ Une Convention qui montre ses limites:

Mais cette Convention novatrice ne semble pas prête de remplacer la Convention de Bruxelles du 25 août 1925. En effet, peu d'États l'ont ratifiée³²¹, et ceux qui l'ont fait ne sont pas significatif sur le plan maritime, à l'exception toutefois du Nigeria. De plus, les États qui en étaient les investigateurs, quasiment tous des pays de chargeurs lors de sa rédaction, sont depuis également devenus des États armateurs qui sont désormais peu enclin à se voir opposer les désagréments que cette Convention impose au transporteur³²². Signe que les dispositions de la Convention de Bruxelles ne sont peu être pas aussi injustifiées que cela et que le transporteur doit bénéficier d'un régime de responsabilité plus favorable...³²³

³²⁰ Article 1^{er}, (e), de la Convention de Bruxelles.

³²¹ Il s'agit: pour le continent africain, du Botswana, du Burkina Faso, du Cameroun, de l'Égypte, de la Gambie, de la Guinée, du Kenya, du Lesotho, du Malawi, du Maroc, du Nigeria, de l'Ouganda, du Sénégal, de la Sierra Leone, de la Tanzanie, de la Tunisie et de la Zambie; pour le continent européen, de l'Autriche, de la Géorgie, de la Hongrie, de la Roumanie et de la Tchéquie; et enfin pour le reste du monde, de la Barbade, du Chili et du Liban. Soit au total 25 États contractants.

³²² Victor-Emmanuel BOKALLI: « La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg », précité, p. 249.

³²³ Le contraire reviendrait à « méconnaître que la responsabilité maritime a de tous temps été spécifique, ainsi que l'établit avec force l'opposition faite, en droit anglo-saxon, entre le « *maritime carrier* » et le « *common carrier* » in Yves TASSEL: « Le Droit Maritime - un anachronisme ? », précité, p. 151.

En effet, s'il faut des chargeurs pour assurer le commerce maritime, il faut également des transporteurs... Or, un régime trop stricte de responsabilité ne semble pas permettre le développement du transport maritime, lequel nécessite des investissements hors de proportion avec les profits espérés, particulièrement à une époque où les taux de fret sont trois ou quatre fois inférieurs à ce qu'ils devraient être³²⁴. Sur le principe en lui-même un régime plus sévère de responsabilité du transporteur maritime pourrait se justifier si les transporteurs étaient en mesure d'en assumer les répercussions. Or, si les chargeurs sont évidemment d'accord pour que la responsabilité du transporteur soit aggravée, ils ne sont certainement pas prêts à en payer les répercussions sur les taux de fret. En effet, qui dit responsabilité étendue, dit primes d'assurance supplémentaires à payer pour le transporteur et donc, par conséquent, augmentation proportionnelle des taux de fret. Or, les chargeurs qui actuellement font la pluie et le beau temps sur le marché ne permettront pas une remise à niveau des taux de fret.

L'activité déjà peu rentable du transport maritime s'en trouverait affectée alors même que le Droit Maritime est un droit visant à favoriser le développement du commerce maritime. Les conséquences d'une telle mesure seraient contraire au fondement même du Droit Maritime. En outre, il est plus qu'indéniable que l'enjeu stratégique est de taille: les échanges économiques mondiaux ne sont possibles que via le transport maritime. L'intérêt est de favoriser son développement et non de le compromettre³²⁵. Certes, si de telles considérations purement économiques n'auraient pas leur place dans un raisonnement juridique traditionnel, il ne faut pas perdre de vue que le Droit Maritime est un droit qui repose sur les besoins des différents intervenants du commerce maritime.

La Convention de Hambourg n'apparaît donc pas vraiment comme la solution à la soi-disante injustice du Droit Maritime en général et de la faute nautique en particulier. Il est donc

³²⁴ Voir Nicolas TERRASSIER: « Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières », précité.

³²⁵ Ce qui explique certainement la relative désaffection des États africains qui ont développé une flotte de commerce vis-à-vis de la Convention de Hambourg. La pérennité de l'activité maritime passe semble-t-il par quelques entorses au droit commun...

plus que probable que les chargeurs devront encore pendant longtemps compter avec ce cas excepté de responsabilité du transporteur maritime, même si de nombreuses interrogations subsisteront sur sa nécessité et sa justification.

En effet, si, comme nous l'avons fait, il est possible de répondre à tous les arguments militant en faveur de la suppression du cas excepté de faute nautique, ceux en faveur de son maintien ne sont pas non plus, et nous en avons conscience, irréfutables ni vraiment décisifs. Ainsi, la justification de la suppression de la faute nautique ne repose sur aucune base véritablement solide, malgré toutes les évolutions le transport maritime a connu, et le constat est à peu de chose le même concernant la conservation de la faute nautique au sein du régime de responsabilité du Droit Maritime. La balance des arguments des deux opinions étant en équilibre il semble que la réponse à la question de sa suppression, qui reste toujours posée, passe par celle, plus générale, de l'économie du contrat de transport. Qui, du transporteur maritime ou des chargeurs, doit voir ses intérêts protégés par le législateur afin d'assurer la pérennité et le développement durable du transport maritime et, plus généralement, du commerce maritime?

Ainsi, si la suppression de la faute nautique n'apparaît pas comme une priorité, pour tout à chacun la question reste entière: « *Pour ou contre la faute nautique ?* »³²⁶.

³²⁶ Tel sera d'ailleurs le thème de recherche du sujet n° 9 proposé au cours de la Session du 15 août au 10 septembre 1999 du Centre d'Étude et de Recherche de Droit International et de Relations Internationales de l'Académie de Droit International de La Haye. Affaire à suivre...

- Dalloz
Paris, tome II, 1968, 472 pages.
- RODIÈRE René &
du PONTAVICE Emmanuel
- « Droit Maritime »
Dalloz
Paris, collection Précis, 12ème édition, 1997,
612 pages.
- SÉRIAUX Alain
- « Droit des Obligations »
puf
Paris, collection Droit Fondamental,
2ème édition, 1998, 779 pages.
- TETLEY William
- « Marine Cargo Claims »
International Shipping Publications, BLAIS
Montréal, 3rd edition, 1988, 1305 pages.
- VIALARD Antoine
- « Droit Maritime »
puf
Paris, collection Droit Fondamental,
1997, 503 pages.

Monographies

- BENQUET Patrick
& LAURENCEAU Thomas
- « Pétroliers de la honte, la loi du silence »
Édition°1
Paris, 1994, 302 pages.
- LEPLAT Jacques
- « Erreur humaine, fiabilité humaine dans le
travail »
Armand Colin
Paris, collection Universitaire
1985, 197 pages.
- SÉRIAUX Alain
- « La responsabilité du transporteur »
Economica
Paris, 2ème édition, 1998, 347 pages.

TERRASSIER Nicolas « Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières »
Moreux
Paris, collection Marine Marchande
1997, 317 pages.

Articles juridiques

BEILVERT Briac « La sécurité de l'exploitation du navire »
Pédone
Annuaire de Droit Maritime et Océanique,
tome XV, 1997, p.p. 343/357.

BOKALLI Victor Emmanuel « La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg »
D.M.F., 1997, p.p. 237/249.

BOKALLI Victor-Emmanuel « L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du Droit Maritime »
D.M.F., 1996, p.p. 355/368.

BONASSIES Pierre « États-Unis d'Amérique, Jurisprudence 1974 - 1978 »
D.M.F., 1979, p.p. 682/692.

BONASSIES Pierre « États-Unis d'Amérique, Jurisprudence 1979 - 1982 »
D.M.F., 1984, p.p. 369/380.

BONASSIES Pierre « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française »
D.M.F., 1961, p.p. 451/459.

BONASSIES Pierre « Grande-Bretagne, Jurisprudence récente »
D.M.F., 1963, p.p. 242/251.

BOURAYNE Cyril « Les accidents aériens et maritimes: vers une responsabilité désincarnée ? »
D.M.F., 1997, p.p. 963/369.

- CHAO Andrée « La faute nautique, une notion en perdition »
B.T.L., 1991, p.p. 367/368.
- CHAO Andrée « Le transporteur qui justifie d'un cas excepté
de responsabilité n'a pas d'autres preuves à
fournir »
B.T., 1974, p. 368/369.
- CLEMENS-JONES M. « 'Heidberg': malfaiteur ou victime d'une
injustice ? »
D.M.F., 1993, p.p. 712/717.
- DELEBECQUE Philippe « Affrètement et transport maritimes »
D.M.F., 1999, p.p. 256/263.
- LAFAGE (G.H.) « Faute nautique et faute commerciale »
D.M.F., 1963, p.p. 104/111.
- LAMBERT-FAIVRE Yvonne « D'une dette de responsabilité à une créance
d'indemnisation »
Revue Trimestrielle de Droit Civil, 1987, p.p.
1/19.
- NICOLAS Pierre-Yves « Les Règles de Hambourg devant les tribunaux
français »
D.M.F., 1998, p.p. 547/566.
- ODIER Françoise « La Responsabilité du Capitaine »
Pédone
Annuaire de Droit Maritime et Aérien
tome XII, 1993, p.p. 294/298.
- PIEDELIEVRE (A.) « La negligence clause dans les chartes-
parties »
D.M.F., 1966, p.p. 131/138.
- du PONTAVICE Emmanuel « État actuel et avenir du Droit Maritime »
Pédone
Annuaire de Droit Maritime et Aérien
tome XII, 1993, p.p. 37/58.
- RÉMOND-GOUILLOUD Martine « Le navire: aventure juridique
contemporaine »
D.M.F., 1999, p.p. 251/255.

- TASSEL Yves « Le Droit Maritime - un anachronisme ? »
Pédone
Annuaire de Droit Maritime et Océanique,
tome XV, 1997, p.p. 146/157.
- TINAYRE Alain « Notion restrictive de la faute nautique en
droit maritime français »
Gaz. Pal., 1958,II, doct., p.p. 36/38.
- VEAUX Daniel &
VEAUX-FOURNERIE Paulette « Le capitaine »
Jurisclasseur commercial, 1998
fasc. 1155.
- VIALARD Antoine « L'affaire 'Heidberg': gros temps sur la
Convention de Londres 1976 sur la limitation
de responsabilité en matière de créances
maritimes »
D.M.F., 1993, p.p. 706/711.

Jurisprudences

- ACHARD Raymond Com., 17 juillet 1980
navire « KENOSHA »
D.M.F., 1981, p. 209.
- ACHARD Raymond Com., 4 juillet 1972
navire « HILDEGARD-DOEREKAMP »
D.M.F., 1972, p. 717.
- BONASSIES Pierre C.A. Fédérale de New-York, 17 janvier 1977
navire « IRISH-SPRUCE »
D.M.F., 1979, p. 691.
- BONASSIES Pierre C.A. Paris, 24 avril 1992
navire « SEVEN-SEAS »
D.M.F., 1993, p. 142.

- BONASSIES Pierre C.A., Aix-en-Provence, 31 mai 1994
navire « TÉLÉGHMA »
D.M.F., 1996, p. 243.
- BONASSIES Pierre C.A., Paris, 29 novembre 1978
navire « MAORI »
D.M.F., 1979, p. 80.
- BONASSIES Pierre Chambre des Lords, 7 décembre 1961
navire « MUNCASTER-CASTLE »
D.M.F., 1963, p. 245.
- BONASSIES Pierre Com., 26 février 1991
navire « AUDE »
D.M.F., 1992, p. 158.
- BONASSIES Pierre Tribunal Fédéral de New-York, 4 décembre
1975
navire « M.S. FARIDA »
D.M.F., 1979, p. 688.
- BONASSIES Pierre Tribunal Fédéral de la Nouvelle Orléans,
30 mars 1981
navire « EURYBATES »
[1981] A.M.C. 2350; D.M.F., 1984, p. 370.
- BONASSIES Pierre District Court, New-York, 7 septembre 1979
navire « LADY-SOPHIE »
D.M.F., 1984, p. 378.
- BONASSIES Pierre Cour Suprême des États-Unis, 1898
navire « SILVIA »
D.M.F., 1984, p. 376.
- BONASSIES Pierre Tribunal Fédéral de Seattle, 12 juin 1974
navire « CANADA-MAIL »
D.M.F., 1979, p. 686.
- BONASSIES Pierre Compiania Naviera Epsilon
New-York, 12 novembre 1974
[1974] A.M.C. 2609; D.M.F., 1979, p. 688.
- BONASSIES Pierre C.A. Aix-en-Provence, 19 mars 1992
B.T.L., 1993, p. 798; D.M.F., 1994, p. 167.

- BONASSIES Pierre
Tribunal de Rotterdam, 16 avril 1966
D.M.F., 1996, p. 380.
- CHAO Andrée
Com., 26 février 1991
navire « AUDE »
B.T.L., 1991, p. 367.
- CHAO Andrée
Com., 2 avril 1974
navire « VILLE D'ANVERS »
B.T., 1974, p. 369.
- DELEBECQUE Philippe
Com., 7 janvier 1997
navire « TÉLÉGHMA »
D.M.F., 1997, p. 397.
- de JUGLART Michel
Com., 21 avril 1959
navire « ESTEREL »
D.M.F., 1959, p. 456.
- de JUGLART Michel
Com., 6 janvier 1958
navire « SAINTE-MÈRE l'ÉGLISE »
J.C.P., 1958,II,10639.
- de JUGLART Michel
Com., 6 juillet 1954
navire « RAMUNTCHO »
J.C.P., 1955,II,8460 bis.
- LUREAU Pierre
Com., 15 mars 1972
navires « NICOLAS I » & « NICOLAS II »
D.M.F., 1972, p. 403.
- POUPARD Yves
C.A., Paris, 12 janvier 1984
navire « AUBRAC »
D.M.F., 1984, p. 413.
- RIPERT Georges
Com., 5 juin 1950
navire « GOUVERNEUR-GÉNÉRAL-
TIRMAN »
Daloz Périodique, 1950, p. 717.
- TASSEL Yves
C.A., Rouen, 13 juillet 1994
navire « HEIDI »
D.M.F., 1995, p. 540.

TYNARE Alain

C.A., Paris, 24 avril 1992
navire « SEVEN-SEAS »
B.T.L., 1992, p. 617.

VILLENEAU Jacques

C.A., Paris, 29 novembre 1978
navire « MAORI »
D.M.F., 1979, p. 80.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION3**Titre I: LA FAUTE NAUTIQUE, UN CAS EXCEPTÉ
INCOMPREHENSIBLE.....25****CHAPITRE 1: L'IRRESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME
POUR FAUTE NAUTIQUE.....28****Section 1: LE REGIME DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME.....29****§1_ Le principe: la présomption de responsabilité du transporteur maritime: 30****§2_ L'exonération du transporteur maritime: la preuve d'un cas excepté:.....34**

A) Le particularisme du système des cas exceptés:.....35

B) La spécificité de la faute nautique:.....37

Section 2: LA NECESSITE DE LIMITER LE DOMAINE DE LA FAUTE NAUTIQUE.....39**§1_ La faute nautique: un cas excepté en contradiction totale avec le droit
commun:.....39**

A) Le capitaine, un préposé échappant au jeu de l'article 1384, alinéa 5:.....40

B) Les autres éléments révélant la contradiction avec le droit commun:.....42

§2_ L'absence de définition précise de la faute nautique:.....43

A) La notion de faute dans la navigation:.....43

B) La notion de faute dans l'administration du navire:.....47

**CHAPITRE 2: LA DENATURATION DE LA FAUTE NAUTIQUE PAR LE
CONCEPT DE FAUTE COMMERCIALE.....51****Section 1: LA DISTINCTION ENTRE FAUTE NAUTIQUE ET FAUTE COMMERCIALE.....52****§1_ Fondements de la distinction faute nautique - faute commerciale:.....52**

A) La double compétence du capitaine:.....52

1) Distinction des fonctions nautiques du capitaine de ses fonctions
commerciales:.....53

2) Identification des fonctions commerciales du capitaine:.....	53
B) La responsabilité du transporteur maritime pour faute commerciale:.....	55
§2_ Les critères de la distinction faute nautique - faute commerciale:.....	57
A) Les différents critères conduisent à des solutions divergentes:.....	57
1) Les critères reposant sur des éléments intentionnels:.....	57
a) <i>Le critère fondé sur l'intention du préposé nautique:</i>	58
b) <i>Le critère fondé sur le but de l'opération fautive:</i>	58
2) Le critère tiré d'éléments matériels:.....	60
B) Une jurisprudence hésitante:.....	62
<u>Section 2: LA DERIVE: LA DENATURATION DU CARACTERE NAUTIQUE DES OPERATIONS.....</u>	<u>65</u>
§1_ Les errements de la jurisprudence: le critère de la sécurité du navire:.....	65
A) Un critère discutable:.....	65
1) La perte du caractère nautique ou commercial des opérations:.....	66
a) <i>La perte du caractère commercial des opérations d'arrimage:</i>	66
b) <i>La perte du caractère nautique des opérations de ballastage:</i>	67
2) Une qualification a posteriori de la faute:.....	69
B) Une solution remise en cause par la jurisprudence « AUDE ».....	70
1) L'abandon du critère de la sécurité du navire:.....	70
2) Conséquences de la jurisprudence « AUDE » sur les <i>opérations mixtes</i> :.....	72
§2_ Une volonté exacerbée de supprimer la faute nautique:.....	74
A) De fortes oppositions doctrinales.....	74
B) ...relayées par la jurisprudence:.....	75
1) Des solutions qui s'éloignent de l'esprit des textes et parfois même du but recherché:.....	76
2) Le discrédit jeté sur la faute nautique:.....	77

Titre II: LA FAUTE NAUTIQUE, UN CAS EXCEPTÉ JUSTIFIÉ.....80

CHAPITRE 1: LA LIMITATION DU DOMAINE DE LA FAUTE NAUTIQUE PAR LA FAUTE CONTRE LA NAVIGABILITE.....83

Section 1: LA DISTINCTION ENTRE FAUTE NAUTIQUE ET FAUTE CONTRE LA NAVIGABILITE.....84

§1_ Fondement de la distinction faute nautique - faute contre la navigabilité:84

A) L'obligation de mise en état de navigabilité du navire:.....85

1) La diligence du transporteur maritime pour mettre son navire en état de navigabilité:.....85

a) Définition de la notion de diligence:.....86

b) Portée et effets de la diligence du transporteur maritime:.....87

2) L'innavigabilité, cause d'exonération du transporteur maritime:.....88

B) La responsabilité du transporteur maritime pour faute contre la navigabilité:90

§2_ Une qualification fonction des circonstances:.....92

A) Faute contre la navigabilité et sabords restés ouverts:.....92

B) Faute contre la navigabilité et équipage incompetent:.....95

Section 2: UNE DISTINCTION PRECISANT LE DOMAINE DE LA FAUTE NAUTIQUE.....97

§1_ Une limitation complétant la distinction faute nautique - faute commerciale:.....98

A) Une rationalisation du domaine de la faute nautique:.....98

B) Un recul supplémentaire de la sphère nautique:.....100

§2_ Une nouvelle approche des fautes de ballastage et d'arrimage:.....101

A) Faute contre la navigabilité et ballastage:.....102

B) Faute contre la navigabilité et arrimage de la marchandise:.....104

CHAPITRE 2: UN CAS EXCEPTÉ JUSTIFIÉ EN L'ÉTAT ACTUEL DU DROIT MARITIME.....107

Section 1: LA CONTREPARTIE DU PROGRES TECHNIQUE: L'ERREUR HUMAINE.....109

§1_ Le facteur humain, un des périls de la mer:.....109

A) La spécificité des erreurs commises en mer:.....	110
1) Des erreurs facilitées par l'élément marin:.....	110
2) Des conséquences catastrophiques disproportionnées avec l'erreur commise:.....	113
B) Des erreurs imprévisibles et insurmontables:.....	114
§2_ La collectivisation des dommages, un palliatif aux conséquences dramatiques de l'erreur humaine en mer:.....	117
A) La répartition des pertes résultant d'une faute nautique:.....	117
B) Une solution à conserver sous le règne de l'assurance:.....	118
<u>Section 2: LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME POUR FAUTE INEXCUSABLE.....</u>	<u>121</u>
§1_ La gravité de la faute: obstacle au jeu de la faute nautique:.....	122
A) Des dispositions législatives obscures:.....	122
B) Des fautes intentionnelles et inexcusables exclues du domaine de la faute nautique:.....	124
§2_ Une responsabilisation du transporteur maritime: l'apport du jugement « HEIDBERG »:.....	127
 CONCLUSION	 131
<u>Section 1: LA SUPPRESSION DE LA FAUTE NAUTIQUE: UNE CHIMÈRE ?.....</u>	<u>132</u>
<u>Section 2: UN PAS FRANCHI PAR LA CONVENTION DE HAMBOURG.....</u>	<u>134</u>
§1_ Une responsabilité accrue du transporteur maritime:.....	135
§2_ Une Convention qui montre ses limites:.....	136
 BIBLIOGRAPHIE.....	 139
 TABLE DES MATIERES.....	 148