

## La faute nautique, un cas excepté d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime

Alexandre BACHY et François DANIEL

Étudiants du Master Droit et Sécurité des Activités Maritimes Océaniques<sup>1</sup>

### Introduction

Dans le cadre d'un contrat de transport maritime international, le risque de mer est supporté par le transporteur. La Convention de Bruxelles de 1924, également appelée Règles de La Haye-Visby, initiée par les « *pays importateurs* », prévoit que la charge de la preuve en cas de dommage incombe au transporteur. Cependant ce dernier peut se libérer de sa responsabilité s'il peut prouver que les dommages ou pertes sont causés par un des cas exceptés prévus par ce texte.

A la différence du droit commun qui prévoit trois cas exceptés<sup>2</sup>, la Convention de Bruxelles reconnaît dix-sept causes d'exonération de la responsabilité du transporteur<sup>3</sup>.

Ainsi, « *le[s] perte[s] ou dommage[s] résultant ou provenant des actes, négligences, ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou l'administration du navire* »<sup>4</sup> libèrent le transporteur de sa responsabilité.

L'origine de ce cas excepté résulte du droit américain, en particulier la « *Négligence Clause* » admise dans le Harter Act de 1893<sup>5</sup>, qui concernait les « faits ou fautes des préposés, quels qu'ils soient »<sup>6</sup>.

En droit français, cette cause d'exonération a été transposée dans le Code des transports à l'article L. 5422-12 ainsi libellé « *les pertes ou dommages [qui] proviennent : des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur* ».

Il est utile de rappeler que cette disposition est dérogoire du droit commun<sup>7</sup>. En effet, l'article 1242 du Code civil dispose que tout employeur est responsable des dommages causés par ses « *préposés dans les fonctions dans lesquelles il les a employés* ».

C'est pour cette raison que la faute nautique est une notion controversée par la doctrine française<sup>8</sup> et que les tribunaux l'admettent avec parcimonie et précaution<sup>9</sup>.

---

<sup>1</sup> Sous la direction d'Arnaud MONTAS, Maître de conférences, Habilité à diriger des recherches.

<sup>2</sup> Les causes d'exonération en matière contractuelle sont les suivantes : la force majeure (ou cas fortuit), le fait du créancier et le fait du tiers.

<sup>3</sup> Convention de Bruxelles 1924 Art.4.2.

<sup>4</sup> Convention de Bruxelles 1924 Art.4.2.a.

<sup>5</sup> MONTAS Arnaud, « Transport maritime de marchandises », in BEURIER Jean-Pierre (dir.), *Droits Maritimes* (3e édition), Paris, Dalloz, 2014, p.526 n°345.85.

<sup>6</sup> RODIERE René, *Traité Général De Droit Maritime : Affrètements & Transports*, Paris, Dalloz, 1968, n°655.

<sup>7</sup> RÉMOND-GOUILLOUD Martine. *Droit Maritime*. 2e éd. Paris: A. Pedone, 1993. p.375 n°582.

<sup>8</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian., *Droit Maritime*. 3e édition. Issy-les-Moulineaux: LGDJ-Lextenso éditions, 2016, p.843, n°1095

Si son origine est connue, il existe de nombreuses justifications en ce qui concerne le fondement de cette disposition. Certains y voient un équilibre entre l'aléa marin et la responsabilité du transporteur<sup>10</sup>, tandis que d'autres y voient, du fait de l'éloignement, une autonomie du capitaine et de son équipage, dument formés, quant à la navigation et à la gestion du navire en mer. Cependant, ce dernier argument perd de son sens avec le développement des moyens de communication<sup>11</sup>.

Dans ce travail, nous nous intéresserons dans un premier temps aux éléments permettant l'identification d'une faute nautique (I), puis dans un deuxième temps au caractère aléatoire de la reconnaissance de la faute nautique dans la jurisprudence française (II).

## **I - Les éléments d'identification de la faute nautique.**

La loi française<sup>12</sup> fait référence à la faute nautique comme étant une cause d'exonération du transporteur maritime mais ne dispose d'aucun critère légal permettant de l'identifier. C'est dans la Convention de 1924 que nous allons pouvoir déterminer ces deux éléments : « *les pertes et dommage provenant des actes de négligences ou défaut dans la navigation ou l'administration du navire* » (A). Au fil du temps, la jurisprudence française a opposé la faute nautique à la notion de faute commerciale (B).

### **A) Le régime juridique de la faute nautique**

La convention de Bruxelles distingue deux éléments permettant d'identifier la faute nautique. Le premier, plus facile à définir, est appelé « *faute dans la navigation* »<sup>13</sup> (1) et le deuxième est qualifié de « *faute dans l'administration du navire* »<sup>14</sup> (2).

#### **1 - La faute dans la navigation**

G. BEYNE qualifie la faute dans la navigation comme une « *erreur grossière de navigation et de conduite du navire* »<sup>15</sup>.

Ainsi, la jurisprudence et la doctrine<sup>16</sup> ont admis qu'une faute dans la conduite du navire permettait au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité. Par exemple, la faute du pilote portuaire est reconnue comme étant une faute dans la navigation. En effet, un transporteur maritime peut s'exonérer de sa responsabilité, si le navire a heurté un fonds rocheux, provoquant une déchirure de la coque du navire, entraînant une avarie à la cargaison, alors qu'un pilote portuaire assurait la direction de la manœuvre<sup>17</sup>.

Le tribunal de commerce a reconnu également qu'une erreur dans la lecture des cartes constitue une faute dans la navigation. De ce fait, la responsabilité du transporteur ne peut être engagée si un navire s'échoue sur des récifs à la suite d'une erreur d'interprétation des cartes marines<sup>18</sup>.

---

<sup>9</sup> CA Rouen, 19 avril 2012, n°11.01324, navire Blandine Delmas, DMF n°739 septembre 2012, note Arnaud Montas

<sup>10</sup> REMOND-GOUILLOUD Martine. *Op. cit.*, p.375 n°582

<sup>11</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian. *Op. cit.*, p.842, n°1094

<sup>12</sup> Article L5422-12 du Code des transports

<sup>13</sup> Convention de Bruxelles 1924 Art.4.2.a

<sup>14</sup> *Idem*

<sup>15</sup> G. BEYNE., *La faute nautique du préposé maritime et aérien*, thèse Bordeaux, 1962, p.4

<sup>16</sup> MOLFESSIS Nicolas., *Requiem pour la faute nautique*, in *Etudes De Droit Maritime à L'aube Du XXIe Siècle : Mélanges Offerts à Pierre Bonassies*, Paris, Edition MOREUX, 2001, p. 211 n°9

<sup>17</sup> Cass. com., 17 décembre 2013, n°12-28.226

<sup>18</sup> T. com. Marseille, 7 février 1975, DMF 1976, p. 43

La chambre arbitrale maritime de Paris a statué qu'un officier qui avait déclenché une rupture d'aussière avait commis une faute dans la navigation. En effet, cette « *manœuvre inappropriée* » était la cause première et directe de l'échouement du navire<sup>19</sup>.

Les fautes concernant le non-respect des règles de priorités en mer sont également considérées comme des fautes dans la navigation engageant la responsabilité du capitaine<sup>20</sup>. Si la jurisprudence retient facilement la faute dans la navigation comme étant un élément de la faute nautique, la faute dans l'administration du navire est un élément qui peut parfois porter à confusion.

## **2 - La faute dans l'administration du navire**

La convention de 1924 impose la traduction de « *management of the ship* » par « *faute dans l'administration du navire* ». Martine REMOND-GOUILLOUD la qualifie cependant de faute dans « *la gestion du navire* »<sup>21</sup>, ce qui peut être plus clair dans la compréhension de cet élément.

Il existe deux critères pour déterminer une faute dans l'administration du navire<sup>22</sup>. Un critère plutôt récent<sup>23</sup> et repris par une jurisprudence abondante, celui de la « *sécurité du navire* ».

Ainsi, le tribunal de commerce a estimé que reprendre la mer à la suite d'un incendie d'origine inconnue constitue des conditions de sécurité insuffisantes et engage la responsabilité du capitaine<sup>24</sup>.

Il en va de même concernant les arrêts de la cour de cassation. Tout acte provenant « *du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur* »<sup>25</sup> et « *affectant directement la sécurité du navire* » a été considéré comme une faute nautique. Ainsi, l'oubli de fermeture de la porte étanche permettant l'accès au puits aux chaînes est une faute qui porte atteinte à la sécurité du navire ce qui constitue donc une faute nautique<sup>26</sup>.

La cour d'appel a reconnu que la décision d'un capitaine de reprendre la navigation malgré des conditions de mer « *exceptionnellement graves* » constituait une faute nautique<sup>27</sup>. S'il existe une jurisprudence riche permettant d'illustrer ce premier critère, il est plus difficile d'interpréter le deuxième critère, celui de la « *destination de l'acte fautif* ». Il est primordial que l'objet du litige intéresse directement le navire.

Pour comprendre ce critère, il est nécessaire d'opposer la faute dans l'administration du navire à la faute dans l'administration de la cargaison<sup>28</sup>. La difficulté de ce critère réside dans le lien relationnel entre le navire et la cargaison dans le cadre d'un contrat de transport maritime.

---

<sup>19</sup> Ch. arb. mar. Paris, 23 mai 2006, n°1130, DMF 2007, p. 623

<sup>20</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian. *Op. cit.*, p.844, n°1097

<sup>21</sup> REMOND-GOUILLOUD Martine. *Op. cit.*, p.376 n°582

<sup>22</sup> Cass. com., 9 juillet 2013, n°12-18.504

<sup>23</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian. *Op. cit.*, p.845, n°1098

<sup>24</sup> T. com. Le Havre, 3 octobre 1977, DMF 1978, p. 356

<sup>25</sup> Article L5422-12 du Code des transports

<sup>26</sup> Cass. com., 30 mars 2010, n°09-11.397, DMF 2010, p. 414

<sup>27</sup> CA Aix-en-Provence, 14 mai 2004, n°01/04072, Comanav c/ Comitran et a.

<sup>28</sup> REMOND-GOUILLOUD Martine. *Op. cit.*, p.376 n°582

La jurisprudence est donc hésitante quant à l'emploi de la faute nautique<sup>29</sup>, car les deux éléments permettant de l'identifier se trouvent souvent opposés à une autre faute non nautique, appelée par la jurisprudence et par la doctrine « *faute commerciale* ».

## **B) Une opposition jurisprudentielle de la faute nautique et de la faute commerciale**

Rapidement, les juges français ont opposé la faute nautique à la faute commerciale. Nous pourrions définir cette dernière comme toute faute pour laquelle la preuve de la faute nautique a fait défaut.

Pierre BONNASSIES la définit par le terme de « *non-faute nautique* »<sup>30</sup>. Elle est également appelée « *faute dans l'administration de la cargaison* »<sup>31</sup>.

Il est néanmoins nécessaire de bien distinguer ces deux fautes (1), car les effets juridiques pour le transporteur, ne sont pas les mêmes (2).

### **1 - La faute commerciale**

En effet, la faute commerciale est sans effet pour le droit. Autrement dit, elle ne modifie en rien la situation juridique du transporteur et ne l'exonère donc pas de sa responsabilité<sup>32</sup>.

On parle de faute commerciale quand le transporteur n'est pas parvenu à prouver la faute nautique.

De nombreux cas d'espèce permettent d'illustrer la faute commerciale.

Ainsi la cour d'appel a statué que le défaut de réfrigération des cales provenant du percement d'une conduite frigorifique, résultat ponctuel d'un phénomène de corrosion connu, constituait une faute commerciale<sup>33</sup>.

Pendant une période de relâche afin de réparer les machines du navire, le défaut de surveillance de la marchandise a été également considéré par la cour de cassation comme étant une faute commerciale et non une faute nautique<sup>34</sup>.

Le critère de distinction entre ces deux fautes réside dans la destination de l'objet litigieux.

### **2 - Une distinction abstraite entre la faute nautique et la faute commerciale**

La faute nautique, quant à elle, libère le transporteur de sa responsabilité.

Peu importe la gravité de la faute commise, seule la nature de celle-ci est prise en compte pour qualifier la faute de commerciale ou bien de nautique. Pour illustrer cette distinction, prenons l'exemple d'un défaut de branchement électrique. Si le branchement électrique concerne les machines faisant fonctionner le navire, nous sommes dans le cas d'une faute nautique. A contrario, si le branchement électrique concerne un conteneur réfrigéré, alors la faute nautique ne sera pas retenue, elle sera considérée comme faute commerciale<sup>35</sup>.

De plus, la faute d'un capitaine ou bien d'un préposé, bien que liée à la navigation, serait qualifiée de faute commerciale si elle dépendait du choix du transporteur<sup>36</sup>.

La jurisprudence et l'interprétation des juges déterminent la reconnaissance d'une faute nautique ou d'une faute commerciale. Cette frontière est d'autant plus imprécise que la jurisprudence a rendu de nombreux jugements aléatoires.

---

<sup>29</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian. *Op. cit.*, p.845, n°1098

<sup>30</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian., *Op. cit.*, p.844, n°1096

<sup>31</sup> REMOND-GOUILLOUD Martine. *Op. cit.*, p.376 n°582

<sup>32</sup> *Idem*

<sup>33</sup> CA Paris, 22 octobre 1986, Sitram c/ Cofruitel et a ; Cass. civ., 22 octobre 1998 n° 95-17705

<sup>34</sup> Cass. com., 2 juin 1987, n°85-16.837

<sup>35</sup> CA Versailles, 8 avril 2004, n°02/04968, Axa et a. c/ CGM

<sup>36</sup> REMOND-GOUILLOUD Martine. *Op. cit.*, p.376 n°582

## II - Le caractère aléatoire de la reconnaissance de la faute nautique dans la jurisprudence

Il existe deux catégories spécifiques de faute pour lesquelles la frontière se situe entre la faute nautique et la faute commerciale (A). La jurisprudence n'hésite pas à établir une coexistence de ces deux fautes (B).

### A) La faute d'arrimage et la faute de ballastage : une frontière abstraite entre « nautique » et « commerciale »

Il existe des opérations liées principalement à l'exploitation commerciale du navire mais qui intéressent également la sécurité du navire. Ainsi, la reconnaissance d'une faute d'arrimage (1) ou d'une faute de ballastage (2) comme faute nautique donne lieu à une jurisprudence abondante<sup>37</sup>.

#### 1 - La faute d'arrimage

L'arrimage est l'opération qui consiste à placer la marchandise à l'endroit prévu à bord du navire et à la rendre solidaire du navire. Dans le cas d'un arrimage défectueux ou insuffisant, il existe un risque de dommage pour la marchandise, voire de perte à la mer ; mais également un risque pour la sécurité du navire, sa stabilité se trouvant potentiellement modifiée.

Le Doyen RODIERE voyait dans l'arrimage « *le type même des opérations nautiques [qui] concerne la marchandise mais [qui] intéresse d'abord le navire* »<sup>38</sup>.

La jurisprudence a hésité dans la qualification de la faute d'arrimage. Certaines décisions ont reconnu la faute d'arrimage comme faute nautique. Le désarrimage d'un camion lance-fusée dans une cale provoquant une voie d'eau a ainsi été qualifié de faute nautique, la cour considérant que l'arrimage relevait de la compétence du capitaine chargé de la sécurité du navire<sup>39</sup>.

D'autres décisions, à l'inverse, ne reconnaissent pas la faute d'arrimage comme une faute nautique mais comme une faute commerciale. Le désarrimage, par mauvais temps, de conteneurs de lait chargés dans les faux ponts d'un navire et se mélangeant au reste de la marchandise chargée en cale, a été reconnu comme une faute du transporteur. En effet le tribunal de commerce « *constate que le mauvais arrimage du lait est le fait du transporteur (...) et qu' [il] convient donc de dire qu' [il] sera tenu responsable* »<sup>40</sup>.

Cet arrêt fait écho à la pensée du Doyen RODIERE, qui estime que considérer la faute d'arrimage comme une faute nautique et libérer ainsi le transporteur de sa responsabilité, enlève toute sa substance à l'article R5422-6 du code des transports qui dispose que 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* ».

P. BONASSIES et C. SCAPEL considèrent qu'en réalisant un mauvais arrimage, le transporteur ne respecte pas une autre obligation, celle d'assurer l'état de navigabilité du navire<sup>41</sup>.

Par ces manquements, il est aisé de comprendre toute la difficulté pour le transporteur maritime d'invoquer une exonération de responsabilité dans le cas de la faute d'arrimage<sup>42</sup>.

---

<sup>37</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian. *Op. cit.*, p.846, n°1098

<sup>38</sup> RODIERE René, *Traité Général De Droit Maritime : Affrètements & Transports*, Paris, Dalloz, 1968, n°623

<sup>39</sup> Cass. com., 4 juillet 1972, navire Hildegard Doerenkamp, DMF, 1972 p.717, note R. Achard

<sup>40</sup> T. com. Paris, 23 avril 1975, navire Primwall, DMF, 1975 p.562

<sup>41</sup> Code des transports, art. L5422-6.1°

<sup>42</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian. *Op. cit.*, p.847, n°1099

## 2 - La faute de ballastage

Le ballastage est également une opération intéressante à la fois la sécurité du navire et la cargaison. En déplaçant de l'eau entre différentes capacités du navire, le ballastage permet, par mouvement de poids, de maintenir le navire droit et stable ainsi que d'agir sur son tirant d'eau. Ainsi, lors du chargement ou du déchargement, cette opération permet de compenser l'ajout ou le retrait de poids à bord. Mais il est également nécessaire d'ajuster cette répartition du ballast pendant le voyage, pour adapter la stabilité du navire suite à la consommation de combustible, aux exigences des différentes zones de navigation concernant les lignes de charge<sup>43</sup> ou aux contraintes du prochain port d'escale (tirants d'eau, passage sous un pont...).

Une opération de maintenance du navire<sup>44</sup>, suite à une mauvaise utilisation du circuit de ballastage ayant entraîné le remplissage de la cale, causant des dommages à une cargaison de tissu, a été qualifiée par la cour d'appel de Rouen de faute de nautique<sup>45</sup>.

À contrario, dans un arrêt plus récent de la cour d'appel de Rouen, une vanne restée ouverte par inadvertance et ayant générée une inondation de la cale, lors de l'utilisation de circuit de ballastage, n'a pas été considérée comme une faute nautique. En l'espèce, la cour estime que la destination de l'acte fautif « *n'a pas intéressé l'équilibre et la sécurité du navire et n'a eu d'effet que sur la marchandise transportée* »<sup>46</sup>.

Enfin, pour ce qui est des erreurs liées au ballastage pendant les opérations commerciales, la jurisprudence se montre plutôt réticente à retenir la faute nautique, en considérant que la destination de l'acte fautif est liée à l'activité commerciale du navire. Le navire étant à quai, les conséquences de ces erreurs ont « *une incidence moindre sur la stabilité et la sécurité du navire* »<sup>47</sup>.

Il sera intéressant, dans un futur proche, de savoir si dans le cas du navire roulier Modern Express, victime d'une gîte importante dans le golfe de Gascogne en 2016, le transporteur tentera d'évoquer la faute de ballastage comme faute nautique pour se libérer de sa responsabilité comme le laisse penser les premiers avis d'expert<sup>48</sup>.

Ces décisions judiciaires illustrent toute l'ambiguïté en termes de reconnaissance de la faute nautique, d'autant plus que les juges français ont tendance à neutraliser cette dernière par une faute « *non nautique* » et qui n'appartient pas à la liste des cas exceptés.

### B) La neutralisation de la faute nautique

La neutralisation d'un cas excepté consiste à engager la responsabilité du transporteur même en présence d'une faute nautique, en prouvant la coexistence d'une faute commerciale. Encadrée par un régime légal (1), cette neutralisation est souvent admise par la jurisprudence (2).

#### 1 - Le régime légal de la neutralisation d'un cas excepté

Les dommages subis par la marchandise lors d'un transport maritime peuvent avoir plusieurs causes<sup>49</sup>. Ainsi, une fois que le transporteur a prouvé que le dommage correspond à un cas

---

<sup>43</sup> Convention de Londres du 5 avril 1966 sur les lignes de charge

<sup>44</sup> En l'espèce, le remplacement des tresses du presse-étoupe assurant l'étanchéité au passage de la mèche du gouvernail.

<sup>45</sup> CA Rouen, 9 février 1982, navire Kenosha, DMF, 1977, p.669

<sup>46</sup> CA Rouen, 12 septembre 2006, navire Ville du Havre, DMF n°11, juin 2007 et *Bulletin des Transports et de la Logistique* n° 3156, 18 décembre 2006

<sup>47</sup> CA Versailles, 20 décembre 2001, navire Fort Fleur d'Épée, DMF n°624, mars 2002.

<sup>48</sup> « Modern Express » : une erreur de ballastage à la source de la gîte ?, *Le marin*, 18 mars 2016, n°3583, p.4

<sup>49</sup> PAULIN Christophe, « *La faute nautique se porte bien, merci.* », in *La Gazette du Palais*, 20 février 2014, n°051, p.12

excepté libérant sa responsabilité, le Code des transports permet au chargeur d'opposer « *la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre [que la faute nautique]* »<sup>50</sup> permettant ainsi d'engager totalement ou partiellement la responsabilité du transporteur.

Il est donc nécessaire de distinguer les cas où la cause d'exonération est la seule cause du dommage<sup>51</sup>, libérant ainsi le transporteur de sa responsabilité et les cas présentant un concours de faute<sup>52</sup>. Ainsi, si le transporteur a commis une faute en plus du cas d'exonération invoqué, ce dernier se trouve « *paralysé* »<sup>53</sup> et la responsabilité du transporteur est de nouveau engagée, totalement ou partiellement, en fonction de l'avis du juge dans l'interprétation des preuves de chaque partie<sup>54</sup>.

## **2 - La neutralisation de la faute nautique dans la jurisprudence**

En cas de coexistence d'une faute imputable au transporteur et d'une faute nautique, l'étude de la jurisprudence aboutit à deux solutions : la responsabilité partielle ou la responsabilité totale du transporteur.

La première solution a été retenue dans le cas du navire Ville d'Aurore<sup>55</sup>. Suite à une erreur du pilote, le navire a heurté une épave entraînant une inondation des cales et endommageant la cargaison de gomme à mâcher placée dans des conteneurs. La cour d'appel d'Aix a ainsi retenu la faute nautique pour l'erreur du pilote mais également une faute commerciale pour le transporteur pour ne pas avoir pris tous les soins nécessaires afin de conserver la marchandise après l'évènement. Elle a ainsi exonéré le transporteur d'une partie du dommage (40%) correspondant à la faute nautique.

Les juges sont cependant plus enclins à reconnaître une responsabilité totale du transporteur<sup>56</sup>. Suite à l'échouement du porte-conteneurs CMA-CGM Normandie<sup>57</sup> sur un haut-fond au large de Singapour, un destinataire a refusé la marchandise suite au retard à la livraison dû au renflouement et à la perte du conteneur pendant la réparation du navire. La cour d'appel d'Aix en Provence retient quatre fautes du transporteur : une faute nautique (échouement), une faute d'arrimage (conteneurs gênant la visibilité depuis la passerelle) et deux fautes commerciales (portes étanches ouvertes à la mer et perte de la trace du conteneur pendant les réparations). La faute nautique a été neutralisée en totalité car le retard à la livraison était principalement la faute du transporteur qui, par ses nombreux manquements, a aggravé le retard<sup>58</sup>.

Cet arrêt reflète l'état actuel de la jurisprudence qui admet la faute nautique comme libérant le transporteur dès lors qu'il n'est établi qu'aucune autre faute ne peut lui être imputée<sup>59</sup>.

---

<sup>50</sup> Code des Transports, art. L5422-12

<sup>51</sup> KERGUELEN-NEYROLLES Bernadette (Dir.), *Le Lamy Transport Tome 2*, Paris, Lamy, 2016, n°750

<sup>52</sup> PAULIN Christophe, *op. cit.*, p.12

<sup>53</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *op. cit.*, p.849, n°1102

<sup>54</sup> CHAO Andrée, « *Cas exceptés et faute nautique du transporteur* », in Bulletin des Transports et de la Logistique, 8 novembre 1999, n°2821

<sup>55</sup> CA Aix-en-Provence, 23 septembre 1999, navire Ville d'Aurore, DMF n°617, juillet 2001, note P.-Y. Nicolas

<sup>56</sup> CHAO Andrée, *op. cit.*, n°2821

<sup>57</sup> CA Aix-en-Provence, 11 février 2010, n°08.18108, navire CMA CGM Normandie, DMF n°722, février 2011., note Y. TASSEL

<sup>58</sup> Cass. Com., 28 juin 2011, n°10-16.318, navire Normandie, Revue des transports, octobre 2011, com. n°155, note Martin N'DENDE

<sup>59</sup> PAULIN Christophe, *op. cit.*, p.12

## Conclusion

Rarement reconnue comme unique cause du dommage par la jurisprudence, la notion de faute nautique en tant que cas d'exonération de la responsabilité du transporteur est-elle amenée à disparaître ?

La doctrine est unanime quant au déclin de la faute nautique. P. BONASSIES et C. SCAPEL envisagent « *un avenir bien sombre* »<sup>60</sup>. N. MOLFESSIS a même rédigé un « *requiem pour la faute nautique* »<sup>61</sup>.

Les règles de Hambourg de 1978, favorable au chargeur, ne mentionnaient déjà plus la faute nautique parmi les cas exceptés<sup>62</sup>. Les Règles de Rotterdam, signées en 2009, nouvelle Convention sur les transports maritimes, sont destinées à remplacer les Règles en vigueur. Nous pouvons remarquer que ce texte ne reprend pas la faute dans la navigation ou dans l'administration du navire<sup>63</sup>.

L'entrée en vigueur de cette Convention, provoquerait l'extinction de cette notion trop souvent controversée.

## BIBLIOGRAPHIE

### 1.1 - Ouvrages

**BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian.**, *Droit Maritime* (3ème édition), Issy-les-Moulineaux, LGDJ-Lextenso éditions, 2016

**KERGUELEN-NEYROLLES Bernadette (Dir.)**, *Le Lamy Transport Tome 2*, Paris, Lamy, 2016, [En ligne]

**MONTAS Arnaud.**, « *Transport maritime de marchandises* », in Beurrier Jean-Pierre (dir.), *Droits Maritimes* (3ème édition), Paris, Dalloz, 2014

**MONTAS Arnaud.**, *Droit Maritime*, Paris, Vuibert, 2012

**REMOND-GOUILLOUD Martine.**, *Droit Maritime* (2ème édition), Paris, A. Pedone, 1993, p.374-377

**RODIERE René**, *Traité Général De Droit Maritime : Affrètements & Transports*, Paris, Dalloz, 1968

### 1.2 - Articles de Mélanges

**MOLFESSIS Nicolas.**, *Requiem pour la faute nautique*, in *Etudes De Droit Maritime à L'aube Du XXIe Siècle: Mélanges Offerts à Pierre Bonassies*, Paris, Edition MOREUX, 2001, pp. 207-237

### 1.3 - Articles de périodique

**CHAO Andrée**, « Cas exceptés et faute nautique du transporteur », in *Bulletin des Transports et de la Logistique*, 8 novembre 1999, n°2821

**PAULIN Christophe**, « La faute nautique se porte bien, merci. », in *La Gazette du Palais*, 20 février 2014, n°051, p.12

« Modern Express » : une erreur de ballastage à la source de la gîte ? », in *Le marin*, 18 mars 2016, n°3583, p.4

### 1.4 – Thèses

**G. BEYNE.**, *La faute nautique du préposé maritime et aérien*, thèse Bordeaux, 1962

### 1.5 - Règlementation

---

<sup>60</sup> BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *op. cit.*, p.849, n°1101

<sup>61</sup> MOLFESSIS Nicolas., *op. cit.*, p. 211 n°9

<sup>62</sup> Convention de Hambourg du 30 mars 1978, sur le transport de marchandises par mer, dite règles de Hambourg

<sup>63</sup> Convention de Rotterdam sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dite règles de Rotterdam



**- Droit international**

**Convention de Bruxelles du 25 août 1924** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, dite règles de La Haye - Visby

**Convention de Hambourg** du 30 mars 1978, sur le transport de marchandises par mer, dite règles de Hambourg

**Convention de Rotterdam** sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dite règles de Rotterdam

**- Droit national**

**Code des transports**

**1.6 - Jurisprudence**

**Cass. civ.**, 22 octobre 1998 n° 95-17705

**Cass. com.**, 17 février 2015, n°13-25.662, navire Windsong, *Gazette du palais*, 12 mars 2015, note Romain CARAYOL

**Cass. com.**, 17 décembre 2013, n°12-28.226

**Cass. com.**, 9 juillet 2013, n°12-18.504

**Cass. com.**, 28 juin 2011, n°10-16.318, navire Normandie, *Revue des transports*, octobre 2011, comm. n°155, note Martin N'DENDE

**Cass. com.**, 30 mars 2010, n°09-11.397, DMF 2010, p. 414

**Cass. com.**, 2 juin 1987, n°85-16.837

**Cass. com.**, 4 juillet 1972, navire Hildegard Doerenkamp, *DMF*, 1972 p.717, note R. ACHARD

**CA Aix-en-Provence**, 11 février 2010, n°08.18108, navire CMA CGM Normandie, *DMF* n°722, février 2011., note Y. TASSEL

**CA Aix-en-Provence**, 14 mai 2004, n°01/04072, Comanav c/ Comitran et a.

**CA Aix-en-Provence**, 23 septembre 1999, navire Ville d'Aurore, *DMF* n°617, juillet 2001, note P.-Y. NICOLAS

**CA Paris**, 22 octobre 1986, Sitram c/ Cofruitel et a

**CA Rouen**, 19 avril 2012, n°11.01324, navire Blandine Delmas, *DMF* n° 739, septembre 2012, note Arnaud MONTAS

**CA Rouen**, 12 septembre 2006, navire Ville du Havre, *DMF* n°11, juin 2007 et *Bulletin des Transports et de la Logistique* n° 3156 du 18 décembre 2006

**CA Rouen**, 9 février 1982, navire Kenosha, *DMF*, 1977 p.669

**CA Versailles**, 8 avril 2004, n°02/04968, Axa et a. c/ CGM

**CA Versailles**, 20 décembre 2001, navire Fort Fleur d'Epée, *DMF* n° 624, mars 2002

**Ch. arb. mar. Paris**, 23 mai 2006, n°1130, DMF 2007, p. 623

**T. com. Le Havre**, 3 octobre 1977, DMF 1978, p. 356

**T. com. Marseille**, 7 février. 1975, DMF 1976, p. 43

**T. com. Paris**, 23 avril 1975, navire Primwall, *DMF*, 1975 p. 562