
M.E.S., Numéro 123, Juillet – Septembre 2022

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095

Mise en ligne le 30 juin 2022



Revue Internationale des Dynamiques Sociales

Mouvements et Enjeux Sociaux

Kinshasa, juillet - septembre 2022

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DES PASSAGERS EN DROIT INTERNATIONAL

par

Pierre Laurent KATOKO OYOMBO

Chef de Travaux, Faculté de Droit, Université de Kinshasa

Résumé

La responsabilité du transporteur maritime à l'égard du passager victime d'un accident maritime est une responsabilité pour « faute prouvée » en cas d'un accident individuel. Ce régime est à différencier du sinistre majeur qui fait peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité, dont il s'exonère par la preuve de son absence de faute. Pour les dommages causés aux bagages, la Convention d'Athènes de 1974 applique aux bagages de cabine la règle relative aux sinistres majeurs, leur étendant la responsabilité présumée du transporteur en cas d'accident maritime. Elle place les bagages enregistrés et les véhicules de passager sous le double régime de la faute pour les sinistres individuels (cas du bagage perdu), et de la responsabilité présumée en cas de « sinistre majeur » (art. 3, al. 2 et 3), alors que le Protocole de 2002 applique à tous les dommages, même en cas de sinistre majeur, une présomption de responsabilité qui cède devant la preuve d'absence de faute de la part du transporteur.

Abstract

The liability of the maritime carrier with respect to the passenger victim of a maritime accident is a responsibility for "proven fault" in the event of an individual accident. This scheme is differentiated from the major loss that poses the maritime carrier a presumption of responsibility, which he can avoid by the evidence of his absence of fault. For luggage damage, the 1974 Athens convention has set up a complex system that requires distinguishing the carrier responsibility for cabin baggage, registered baggage and motor. We find for each type of damage a limitation of the repair due by the carriers.

If one wonders about the extent of the repair that the passenger may obtain once the liability of the carrier is committed, it is perceived that despite the efforts made by the 2002 protocol, the responsibility of the maritime carriers for passenger damage remains limited, while any limit. The deflation of carriers liability will be able to bring the sea passenger closer to the air passenger.

Mots-clés : *Responsabilité du transporteur maritime, passagers, droit international*

INTRODUCTION

Depuis l'antiquité, de nombreux voyages se sont réalisés par mer. Le transport maritime de passagers est sans doute l'un des plus anciens moyens d'échange utilisés par l'homme. Ce type de transport est soumis à des règles spécifiques qui sont influencées par son histoire et par les particularités du milieu marin qui demeure un espace périlleux et soumis à divers risques. Le transport maritime de passagers se matérialise par un contrat de transport appelé « contrat de transport de passagers »¹ ou « contrat de passage » dont l'exécution fait naître des obligations dans le chef des parties qui sont ici

¹ L'article 1^{er} de la Convention d'Athènes de 1974 définit le contrat de transport de passagers comme étant « un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages ».

le transporteur et le passager². Le contrat de transport de passagers demeure cependant un « *contrat consensuel*³ ».

Le texte applicable au contrat de transport par mer de passagers et de leurs bagages est la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974. Cette Convention a fait l'objet d'un premier Protocole le 19 novembre 1976, puis d'un deuxième le 29 mars 1990. Les Protocoles du 1^{er} novembre 2002 et de 2007 ont opéré une très importante refonte et une mise à jour, notamment quant à l'étendue de la responsabilité du transporteur⁴.

La Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 revêt un caractère d'ordre public. Son article 18 dispose que « *toute stipulation contractuelle tendant à exonérer le transporteur ou à établir une limitation de responsabilité est nulle et non avenue* ». La Convention ne laisse donc guère une plus large place à la liberté contractuelle⁵.

La Convention d'Athènes de 1974 définit largement son champ d'application. L'article 2 de la Convention énonce qu'elle s'applique aux transports effectués par un navire battant pavillon d'un Etat contractant et à tout transport international lorsque le lieu d'embarquement ou de destination se trouve dans un Etat contractant. Le domaine d'application de la Convention d'Athènes de 1974 ne couvre pas le transport bénévole, c'est-à-dire le transport accompli de façon à la fois gratuite et désintéressée.

Il en est autrement du transport gratuit lorsqu'il est effectué par une entreprise de transport maritime, présumée intéressée, par exemple en cas de transport de personnes effectué à titre publicitaire ou de voyage gratuit offert à titre de promotion⁶. En revanche, le régime mis en place par la Convention d'Athènes de 1974 s'applique non seulement au transporteur contractuel qui a émis le billet de passage, mais aussi au transporteur substitué qui a effectué le transport (art. 3).

L'étude de la responsabilité du transporteur maritime de passagers consiste à déterminer son régime et les modalités de sa mise en œuvre. En préalable, il convient de jeter un rapide coup d'œil sur son historique et son évolution jurisprudentielle.

Historique. Evolution jurisprudentielle

Dans un premier temps, en l'absence de tout texte, la jurisprudence a déterminé seule la nature et l'étendue de cette responsabilité. Elle en a, d'ailleurs, fait l'un des hauts lieux de l'histoire de la responsabilité civile⁷. En effet, après avoir, dans un premier temps, en 1884 considéré que la responsabilité du transporteur à l'égard de son passager était de nature délictuelle⁸, la Cour de cassation française a abandonné cette analyse en 1911 et a consacré l'existence d'une obligation contractuelle de sécurité assumée par le transporteur maritime à l'égard de son passager⁹. Cette obligation de sécurité, après avoir gagné l'ensemble du droit des transports, est devenue l'un des piliers de la responsabilité civile en droit commun¹⁰. Mais paradoxalement, elle perdit vite tout effectivité dans le transport de passagers, la jurisprudence reconnaissant la validité des

² La Convention d'Athènes de 1974 ne parle pas explicitement des obligations des parties. Pour savoir quelles sont les obligations des parties au contrat de transport de passagers, il faut se référer à la législation de chaque pays. Par exemple, la législation française de 1966 (loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966), et aujourd'hui, le Code des transports.

³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Droit Maritime*, Paris, LGDJ 2006, n° 1237.

⁴ Patrick GRIGGS « Le Protocole d'Athènes », DMF 2002.291 ; P. BONASSIES, DMF 2003 Hors-série n° 7, n° 2.

⁵ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1233.

⁶ *Idem*, n° 1234.

⁷ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, *Ibid.*, n° 1230.

⁸ Civ. 10 mars 1884, D. 1885, n. SARRUT ; S. 1885. 1. 129, n. LYON-CAN.

⁹ Civ. 21 nov. 1911, D. 1913. 1. 249 ; S. 1912. 1. 73, n. LYON- CAEN : la Cour juge que « vu l'article 1134 du Code civil, l'exécution du contrat de transport comporte l'obligation de conduire sain et sauf le voyageur à destination ».

¹⁰ RODIERE, *Traité*, n° 1044.

clauses exonératoires de responsabilité, et notamment de la négligence clause que les transporteurs ne manquèrent pas d'insérer dans les billets de passage¹¹.

Puis, survinrent deux tragiques naufrages, celui du *Lamoricère* d'abord, en 1942¹², puis celui du *Champollion* en 1954¹³. Lorsque les parents des victimes fondèrent leur action sur le terrain contractuel, au titre d'une stipulation pour autrui tacite du passager décédé à leur profit, ils se virent opposer les clauses de non-responsabilité ou limitative de responsabilité du contrat de passage. La Cour de cassation, afin de les y soustraire, considéra qu'ils pouvaient valablement renoncer à une telle stipulation. L'action des ayants droit pouvait ainsi se placer sur le terrain délictuel, et se fonder sur les articles 1382 et suivants du Code civil (art. 258 et suivants du Code civil congolais) et, plus particulièrement, sur l'article 1384, al. 1^{er} du Code civil¹⁴ (art. 260 Code civil congolais).

La protection des héritiers des passagers décédés était ainsi efficacement assurée, mais la solution était critiquable. Outre le caractère artificiel de la renonciation à une stipulation pour autrui tacite, cette analyse présentait un effet paradoxal : l'héritier était mieux traité que la victime¹⁵. Quoi qu'il en soit, la construction édifiée par la jurisprudence fut balayée par la solution retenue par la Convention De Bruxelles en 1961¹⁶.

Les Conventions internationales

La solution retenue par la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 — solution qui sera reprise dans la Convention d'Athènes de 1974¹⁷, est fondée sur une double observation. La première, c'est celle de la « *liberté foncière du passager* ». A bord du navire, le passager dispose d'une large autonomie. A la différence du passager aérien, par exemple, ceinturé sur son siège et sous le contrôle permanent de l'équipage, le passager d'un paquebot ou d'un *car ferry* bénéficie d'une grande liberté de mouvement, depuis la promenade sur le pont, la baignade, les joies de la bonne chère, du jeu et de l'alcool détaxé. Il est malaisé de lui appliquer la responsabilité de plein droit qui prévaut pour le passager terrestre ou aérien. La responsabilité du transporteur ne peut être fondée que sur la « *faute* ». La seconde observation c'est celle de l'impossibilité pour le passager ou ses ayants droit de faire la preuve des circonstances précises qui ont entraîné blessure ou mort, dans le cas de sinistre majeur (naufrage, incendie, échouement), étant aussi observé que le passager n'a jamais aucune part dans la survenance d'un sinistre de cet ordre. D'où l'instauration, en ce cas, d'une *présomption de responsabilité*¹⁸.

Ce schéma à la fois subtil et intelligent, ne s'applique toutefois qu'aux dommages causés aux passagers, les règles relatives aux dommages et pertes aux bagages étant beaucoup plus classiques, s'inspirant, au moins en partie, du droit de transport de marchandises, alors que l'on retrouve pour les uns et les autres une limitation de la réparation due par le transporteur¹⁹.

Cette réflexion s'articule sur trois points. Le premier planche sur la responsabilité du transporteur pour dommages aux passagers, le suivant sur la responsabilité du

¹¹ Cass. Req. 18 juin 1918, *Rev. int. mar.* XXI. 173 ; RIPERT, *Traité*, n° 2003 bis.

¹² Cass. com., 19 juin 1951, *D.* 1951. 717, n. G. RIPERT ; S. 1952. 1.89, n. NERSON.

¹³ Cass. civ. 23 janv. 1959, *D.* 1959.281, n. R. RODIERE ; DMF 1959.277, n. R. RODIERE, *Semaine juridique* 1959. II. 11002, n. DE JUGLART.

¹⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 377.

¹⁵ RIPERT, *Traité*, n° 2003 bis.

¹⁶ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1240.

¹⁷ Solution reprise en France par la loi du 18 juin 1966.

¹⁸ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1241.

¹⁹ *Idem*, n° 1241.

transporteur pour dommage aux bagages et le dernier examine les modalités de réparation. Une brève conclusion met un terme à ce travail.

I. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR DOMMAGES AUX PASSAGERS

Dans le domaine de la responsabilité née d'un contrat, la responsabilité du transporteur s'étend à tout accident corporel survenu non seulement en cours de voyage, mais aussi pendant les périodes d'embarquement ou de débarquement du passager, dès que le passager a quitté le quai d'embarquement ou prend pied sur ce quai. Pour les accidents survenus en dehors de cette période — par exemple, heurt du passager sur le quai par un engin du transporteur — la responsabilité du transporteur ne peut être engagée que sur le fondement des articles 258 et suivants du Code civil congolais (articles 1382 et suivants du Code civil français)²⁰.

Par ailleurs, le dommage causé par un accident nucléaire est exclu du domaine d'application de la Convention d'Athènes de 1974, si le régime juridique applicable à ce dommage est régi par la Convention internationale nucléaire appropriée (Convention de Paris de 1960 et Convention de Bruxelles du 31 janvier 1963)²¹.

S'agissant de la responsabilité du transporteur pour dommages aux passagers, on fait la distinction entre l'accident individuel et le sinistre majeur²².

1.1. Accident individuel

La notion d'accident individuel recouvre la situation du passager qui glisse dans une coursive, ou tombe de sa couchette. Le principe est ici celui de la faute. Il revient donc au passager blessé de démontrer que l'accident est imputable à une faute commise par le transporteur ou ses préposés, mais non à la négligence ou à l'imprudence du passager²³.

C'est ainsi que statuant à propos d'une passagère tombée dans sa couchette alors qu'elle en descendait, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans une décision du 5 décembre 1996, observe que la loi de 1966 « ne met pas à la charge du transporteur de passagers une obligation de résultat lorsqu'il s'agit d'accidents individuels », et après avoir cité le texte de l'article 36 de cette même loi, tire assez curieusement la conclusion que « la victime doit donc rapporter la preuve de la faute précise du transporteur ou de l'un de ses préposés, cause directe et certaine des blessures dont elle se plaint »²⁴.

Par contre, c'est toute faute d'un préposé, y compris sa faute nautique qui engagent la responsabilité du transporteur. En effet, on ne retrouve pas, dans le droit du transport de passagers la règle que le transporteur n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine²⁵. Et, par exemple, la responsabilité du transporteur a été retenue pour le préjudice moral subi par une passagère du fait de l'échouement du navire, échouement découlant de la méconnaissance par le capitaine des précautions qu'imposait la marée — faute manifestement nautique²⁶.

²⁰ Idem, n° 1242.

²¹ Idem, n° 1242.

²² Il faut bien voir que la Convention d'Athènes de 1974 n'a pas consacré cette distinction.

²³ A la vérité, la Convention de 1961 et la loi de 1966 n'imposaient pas ici une référence exclusive à la faute. Ainsi que l'ont révélé les Professeurs Bonassies et Scapel, l'article 36 de la loi française de 1996 fait peser sur le transporteur de passagers l'obligation de faire « toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers ». Les tribunaux, s'inspirant du droit des transports terrestres, auraient pu voir dans cette obligation une « obligation de résultat ». Ne l'ayant pas fait, ils ont, au contraire, affirmé, son caractère « d'obligation de moyen » — incombant dès lors au passager de faire la preuve de manquement du transporteur (P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1243).

²⁴ Décision rapportée par Hervé TASSY, A propos du transport de passagers », DMF 1998.883.

²⁵ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1243.

²⁶ Paris, 7 février 1997, navire *Océan Princess*, DMF 1998. 11, obs. Ph. DELEBECQUE.

La Convention de 1974 ne fait pas référence au dommage résultant d'un manquement du transporteur à son obligation de navigabilité, mais à son article 3, la Convention d'Athènes de 1974 affirme la responsabilité du transporteur pour tout « défaut du navire »²⁷. Il sera donc plus aisé à un juge qui applique la Convention d'Athènes de 1974 de voir dans tout défaut de navigabilité, une faute du transporteur²⁸ même si la notion ici utilisée est plus étroite que celle de manquement à la navigabilité²⁹.

Concrètement, la jurisprudence s'est montrée assez nuancée pour apprécier les manquements du transporteur de passager à son obligation d'assurer la navigabilité de son navire. Dans un jugement du 29 avril 1971, le Tribunal de grande instance de Marseille a refusé de voir un défaut de navigabilité dans la défectuosité éventuelle d'une poignée de porte, laquelle était restée dans la main d'une passagère, entraînant la chute de celle-ci, les juges ayant attribué la cause du dommage à une action trop brutale de sa part – ce alors que, quelle que fut la force appliquée par la victime, il n'était tout à fait normale que la poignée cédât³⁰. Par contre, la Cour d'Appel de Rennes a retenu, dans un arrêt du 3 mai 1971, la responsabilité du transporteur qui n'avait affecté qu'un marin à la surveillance des passagers et à leur aide, alors que la traversée s'annonçait difficile³¹.

Il est étonnant de voir les tribunaux moins sévères pour apprécier l'obligation du transporteur d'assurer la navigabilité de son navire en matière de transport de passagers qu'en matière de transport de marchandises. C'est plutôt à une réaction inverse, que l'on se fut attendu. Sans doute, les juges ont-ils été influencés par l'idée que le passager doit personnellement veiller à sa sécurité³². Assurément, l'idée est exacte pour ce qui est des accidents nés du seul comportement du passager (cas de la passagère qui tombe en descendant de sa couchette). Elle l'est moins, quand l'accident découle, en tout cas partiellement, d'un défaut du navire (cas de la passagère blessée du fait de la rupture d'une poignée de porte). Les passagers n'ont pas à coopérer avec le transporteur pour assurer la navigabilité du navire³³.

1.2. Sinistre majeur

En cas de sinistre majeur, le régime de responsabilité du transporteur est très différent. Aux termes de l'article 4, alinéa 3, de la Convention d'Athènes de 1974, si la mort ou les blessures du passager résultent d'un « abordage, explosion, incendie, échouement, naufrage ou tout sinistre majeur », la responsabilité du transporteur est présumée³⁴.

Cet article pose d'abord la question de savoir ce qu'il faut entendre par « sinistre majeur ». Ne faut-il pas inclure dans cette catégorie, à côté des cas précis visés (échouement, abordage, explosion, naufrage), tout événement grave, dépassant le cadre d'un accident strictement individuel ? Cette tendance n'est pas celle de la jurisprudence³⁵. Les rares décisions qui ont été rendues en la matière restreignent le sinistre majeur aux accidents qui intéressent tout le navire, ceux qui menacent tous les

²⁷ VOY., l'article 3, al. 3 de la Convention d'Athènes de 1974.

²⁸ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1243.

²⁹ *Idem*, n° 1243.

³⁰ « *Res ipsa loquitur* » dirait un juriste de Common law : navire *Mistral*, DMF 1972. 279 ; dans le même sens, TGI Toulon, 15 juin 1996, pour un passager blessé par la fermeture brutale d'une porte, rapporté par Hervé TASSY, DMF 1998. 883.

³¹ Navire *Enez Sun*, DMF 1972. 31 ; voir aussi une intéressante décision britannique du 17 mars 2005 où le juge retient la responsabilité du transporteur après la chute à la mer d'un passager, en relevant diverses fautes du transporteur et notamment l'absence de préparation de l'équipage à semblable incident, comme la manœuvre maladroite du capitaine pour rapprocher le navire de la victime encore en vie : *The Koning Beatrix*, *Lloyd's Law Reports* 2005.2.13.

³² En ce sens, Hervé TASSY, DMF 1998.883.

³³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1243.

³⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1244.

³⁵ *Idem*, n° 1244.

intérêts engagés (*navire, hommes et marchandises* »³⁶. Ainsi, dans un arrêt du 17 juillet 1997, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a considéré comme ressortissant au cas d'un accident individuel, l'accident survenu à un passager blessé dans un salon du navire par un câble de remorquage brusquement détendu par sa rupture³⁷.

L'analyse semble exacte. Le sinistre majeur est celui qui affecte la sécurité du navire dans son entier, ou, à tout le moins, est susceptible d'avoir un tel effet (un incendie partiel, qui peut toujours se développer et s'étendre à tout le navire, demeurant un sinistre majeur). Ce n'est pas l'accident qui affecte, même gravement, un, deux, voire trois passagers nous enseignent les Professeurs Bonassies et Scapel³⁸.

La seconde question est celle de la portée de la présomption de responsabilité (Convention de 1974) ou de la responsabilité de principe (loi de 1966) ici concernée. Cette présomption ou responsabilité de droit, relève à *priori* de la présomption de faute parce que la Convention de 1974 autorise le transporteur à se libérer en prouvant que le dommage « n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés ». Il ne faudrait cependant pas en conclure que le transporteur est dégagé de toute responsabilité en faisant la preuve qu'il a fait toute diligence pour assurer la sécurité de ses passagers. Pour les Professeurs Bonassies et Scapel, il doit identifier la cause du sinistre, et, cette cause identifiée, il doit prouver qu'elle lui est totalement étrangère, comme étrangère à ses préposés³⁹. Pratiquement, ce qui est exigé de lui, c'est de faire la preuve d'un cas de force majeure⁴⁰.

Les principes ainsi mis en place ont été repris dans la Convention de 1974. En son article 3, alinéa 1^{er}, la Convention distingue le cas où « le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager ... si le fait générateur du préjudice a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions », du cas où le préjudice résulte d'un *sinistre majeur*, cas visé à l'alinéa 3 du même article 3 : « la faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ... résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire ».

Quant au Protocole de 2002, il propose un schéma plus complexe qui distingue trois situations. La première situation est celle du préjudice découlant d'un accident non maritime (chute occasionnelle d'un passager, par exemple). Le transporteur n'est responsable que si le demandeur apporte la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur. La deuxième est celle du préjudice découlant d'un « incident maritime » (*shipping incident*), abordage, naufrage..., ou encore d'un « défaut du navire », lorsque le dommage ne dépasse pas le montant de 250 000 DTS pour le passager concerné. La responsabilité du transporteur est de droit, sauf à lui de prouver que le dommage provient d'un acte de guerre, guerre civile, insurrection ou d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible⁴¹. La troisième situation est celle du dommage qui résulte aussi d'un incident maritime, mais qui dépasse les 250 000 DTS pour le passager en cause. La responsabilité du transporteur est alors allégée, mais seulement pour la part dépassant ces 250 000 DTS. Pour cette part, le transporteur peut

³⁶ TGI Marseille 26 juin 1995 ; Cour d'appel d'Aix-en-Provence 17 juillet 1997, cités dans P. BONASSIES, « La responsabilité de l'armateur de croisière », Revue Scapel 1998.84, p. 87.

³⁷ Aix-en-Provence, cité *supra* note 5, — le transporteur étant alors exonéré de toute responsabilité, en l'absence de faute prouvée.

³⁸ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1244.

³⁹ *Idem*, n° 1244.

⁴⁰ En ce sens, P. BONASSIES, « La responsabilité de l'armateur de croisière », Revue Scapel 1998.84, p. 87.

⁴¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1245.

s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve que le dommage ne résulte pas de sa négligence ou faute⁴².

S'agissant du retard, la responsabilité du transporteur ne sera retenue que si ce retard est imputable à son manque de diligence à mettre le navire à bon état de navigabilité. Il en est de même en cas de faute commerciale de ses préposés, ce qui suppose donc curieusement, son exonération en cas de « *faute nautique* »⁴³.

II. LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR DOMMAGES AUX BAGAGES

Le système mis en place par la Convention d'Athènes de 1974 est un système complexe qui impose de distinguer la responsabilité du transporteur pour les bagages de cabine, les bagages enregistrés et véhicules automobiles, enfin les biens précieux.

2.1. Bagages de cabine

La Convention d'Athènes de 1974 (art. 1, al. 6) assimile aux bagages de cabine, les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci. De plus, elle applique aux bagages de cabine la règle relative aux sinistres majeur, leur étendant la responsabilité présumée du transporteur en cas d'incident de mer (art. 3, al. 3). Le Protocole de 2002 a reproduit le texte de 1974⁴⁴.

2.2. Bagages enregistrés et véhicules de passager

La Convention de 1974 place les bagages enregistrés et les véhicules de passagers sous le double régime de la faute pour les sinistres individuels (cas de bagages perdus), et de la responsabilité présumée en cas de sinistre majeur (art. 3, al. 1^{er} et 3). Le Protocole de 2002 a adopté une solution différente : elle applique à tous les dommages, même en cas de sinistre majeur, une présomption de responsabilité qui cède devant la preuve d'absence de faute de la part du transporteur⁴⁵.

2.3. Biens précieux déposés

La Convention d'Athènes de 1974 adopte un régime différent, s'agissant de ce que qualifie de « biens de valeur ». La Convention de 1974 (art. 5) édicte une exonération de responsabilité de principe du transporteur relativement à « des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou autres biens de valeur », s'ils ne sont pas déposés auprès du transporteur. Le texte précise alors que « *si le transporteur a convenu de les garder en sûreté* », il en est, dans ce cas, responsable, mais qu'il bénéficiera néanmoins en principe, de la limitation de responsabilité applicable aux bagages enregistrés. La Convention ajoute enfin que cette limitation peut être écartée par une déclaration de valeur, effectuée dans les conditions de l'article 10, al. 1^{er}, soit de façon « *expresse et par écrit* ». Le Protocole de 2002 n'a pas touché aux dispositions de l'article 10 de la Convention de 1974⁴⁶.

III. MODALITES DE REPARATION : LA LIMITATION DE RESPONSABILITE

La limitation de la responsabilité en cas de dommages corporels (mort ou lésions corporelles) subis par le passager soulève une question de principe. Autant les limites

⁴² Idem, n° 1245.

⁴³ Idem., n° 1246.

⁴⁴ Idem., n° 1248.

⁴⁵ En droit français, les bagages enregistrés sont pris en charge par le transporteur, qui en délivre récépissé. En principe, ces biens sont assimilés à des marchandises transportées et soumis au même régime de responsabilité que les marchandises transportées ; P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1249.

⁴⁶ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1250 ;

appliquées aux marchandises continuent à bénéficier d'un consensus — bien sûr largement explicable par le caractère généralisé de l'assurance des marchandises transportées, ainsi que par le fait qu'il s'agit des dommages matériels — autant les limites sont contestables lorsqu'elles s'appliquent à des dommages corporels. En abandonnant, sous des modalités complexes, tout principe de limitation en matière d'accidents corporels, le transport aérien est allé jusqu'au terme de ce rejet⁴⁷. Le transport maritime n'a pas encore franchi ce cap⁴⁸. Il évolue, mais la progression est mesurée et laisse subsister une limitation sévère en cas de grandes catastrophes, lourdes en perte de vie humaine⁴⁹.

3.1. Limitation de responsabilité et dommages aux personnes

Dans son texte originaire, la Convention d'Athènes de 1974 avait fixé le montant de la limitation à 700 000 francs-or ou « francs Poincaré »⁵⁰. Ce montant a été réévalué d'abord par le protocole du 19 novembre 1976, qui a substitué les francs-or par le DTS, puis par le Protocole du 29 mars 1990 qui a fixé ce montant à 175 000 DTS, enfin par le Protocole du 1^{er} novembre 2002⁵¹, lequel porte ce montant à 400 000 DTS. Mais, seules les victimes d'accident individuel seront effectivement indemnisées dans cette limite. Il n'en sera pas toujours de même en cas de sinistre majeur⁵².

En effet, le Protocole de 2002 ne modifie pas l'article 19 de la Convention d'Athènes de 1974. Or, ce texte énonce que la Convention « ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur » tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires. Ainsi, les plafonds de la Convention de 1976, texte applicable en la matière, doivent être respectés. Le Protocole de 1996 à la Convention de 1976 en matière de créances maritimes, entrée en vigueur le 13 mai 2004, fixe le plafond de la responsabilité du transporteur à un montant qui ne peut dépasser 175 000 DTS par passager que le navire est autorisé à transporter (art. 4). Le plafond sera ainsi de 175 000 000 de DTS pour un navire autorisé à transporter mille passagers. Le Protocole d'Athènes de 2002 établit une limitation à 400 000 DTS, limitation qui pourra certes jouer dans nombre de cas. Mais si plus de cinq cents passagers sont gravement blessés ou mortellement atteints, le montant attribué à chacun sera inférieur aux 400 000 DTS prévus par le Protocole de 2002, pour tomber à 175 000 DTS en cas de perte totale du navire (cas du paquebot *Estonia*, perdu en mer Baltique en 1994 avec plus de huit cents passagers). Le progrès est certain, mais moins qu'il n'apparaît à première lecture du protocole⁵³.

Le Protocole de 2002 a institué une « assurance obligatoire » du transporteur, au minimum à hauteur de 250 000 DTS par passager transporté, malgré de vives résistances de P & I Clubs, assurance qui devra faire l'objet d'une attestation délivrée par une autorité appropriée du pavillon. Enfin, une action directe contre l'assureur est accordée aux victimes comme gage certain d'effectivité du système.

Toutefois, ici encore, les rédacteurs du Protocole de 2002 ne sont pas allés jusqu'au bout de leur logique. Prévoyant une limitation de responsabilité à hauteur de 400 000 DTS, ils n'imposent au transporteur qu'une assurance à hauteur de 250 000 DTS. Or, le

⁴⁷ Règlement communautaire, 9 octobre 1997, Convention de Montréal du 28 mai 1999.

⁴⁸ Ce que regrette le Professeur DELEBECQUE, relevant que « le droit des passagers tire désormais son inspiration ou sa philosophie du droit de la consommation » — ce qui n'est pas le cas pour le transport maritime : DMF 2005, Hors-série n° 9, n° 117, p. 98.

⁴⁹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1251.

⁵⁰ Sur de cette unité, voir P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1105.

⁵¹ Voir P. GRIGGS, « Le Protocole d'Athènes », DMF 2002. 291 ; P. BONASSIES, DMF 2003, Hors-série n° 7.

⁵² P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1253.

⁵³ La limitation est fixée à 175 000 DTS par passager, soit environ 210 000 euros, et surtout sans limitation globale. Sauf, toutefois, celle résultant de la multiplication du montant individuel (175 000 DTS) par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter.

plus souvent, les victimes et leurs ayants droit ne pourront recouvrer leur créance que de l'assureur. L'assureur pourra-t-il invoquer le bénéfice de la limitation de la Convention de 1976 ? Ce qui réduirait la créance de chaque passager à 175 000 DTS.

3.2. Limitation de responsabilité et bagages

Pour des dommages subis par les bagages, le montant de la réparation est également limité. La Convention d'Athènes de 1974, modifiée par le Protocole du 19 novembre 1976, fixe les montants des limitations à 833 DTS par passager pour les bagages de cabine, à 1 200 DTS pour les bagages enregistrés et à 3 333 DTS pour les véhicules, y compris les bagages transportés dans le véhicule (art. 7 § 1, Convention d'Athènes). La Convention de 1974 prévoit à son article 8, alinéa 4 qu'une franchise peut être contractuellement mise à la charge du passager, sans pouvoir dépasser 117 DTS par véhicule et 13 DTS pour les bagages enregistrés (art. 8, al.4 de la Convention modifiée). Le Protocole de 2002 porte le montant des limitations à 2 250 DTS pour les bagages de cabine, à 3 375 DTS pour les bagages enregistrés et à 12 700 DTS pour les véhicules et les bagages transportés dans ceux-ci⁵⁴.

L'action en responsabilité

Pour ce qui est de la compétence, la Convention d'Athènes de 1974 a institué un système impératif de choix de la juridiction compétente (art. 17), inspiré par l'article 8 de la Convention de Varsovie. Ainsi, le passager peut former son action devant le tribunal du principal établissement du transporteur, ou devant le tribunal du lieu de départ ou de destination stipulé au contrat de transport, ou encore devant le tribunal du lieu de conclusion du contrat (si le transporteur y dispose « d'un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat »). Mais, il faut surtout souligner que la Convention d'Athènes a, dès 1974, admis ce que l'on a appelé, dans le vocabulaire du transport aérien, la « *cinquième juridiction* »⁵⁵.

L'action du passager peut être portée devant le tribunal de l'Etat de son domicile ou de sa résidence habituelle, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat, termes qu'il faut entendre très largement, comme incluant, par exemple, la présence d'un simple bureau de vente (art. 17, al. 1^{er}). Et toute clause tendant à restreindre le choix du demandeur est nulle (art. 18 de la Convention). Le Protocole de 2002 n'a pas modifié les règles contenues dans la Convention d'Athènes. Elle a seulement ajouté des dispositions — très classiques dans les conventions internationales modernes — concernant la reconnaissance et l'exécution des décisions du justice en la matière⁵⁶. Et, nous ajouterons que toute clause tendant à restreindre le choix du demandeur est frappée de nullité (art. 18 Convention d'Athènes de 1974).

En ce qui concerne la prescription, l'article 16 de la Convention d'Athènes dispose que l'action en responsabilité pour les passagers (dommages personnels ou dommages aux bagages) se prescrit par deux ans, le point du départ du délai étant fixé au jour où le passager a débarqué (art. 16 de la Convention) ou aurait dû être débarqué. Mais en cas de décès postérieur au débarquement, la prescription court du jour de la date du décès, sans pouvoir excéder une durée de trois ans à compter du débarquement (art. 16 de la Convention).

⁵⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1256.

⁵⁵ Dans le transport aérien, la « *cinquième juridiction* » a été la revendication la plus constante des Etats-Unis dont les ressortissants voulaient être admis à bénéficier des largesses de leurs juridictions nationales. Mais cette revendication n'a abouti qu'en 1999⁵⁵. Faut-il voir, dans le fait qu'elle ait été accueillie par la Convention d'Athènes dès 1974, le signe du poids déjà considérable des croisiéristes de Miami ? La « *cinquième juridiction* » c'est par référence à l'article 28 de la Convention de Varsovie qui en désigne quatre autres (P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1260).

⁵⁶ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op.cit.*, n° 1260.

CONCLUSION

La Convention d'Athènes du 13 décembre 1974, telle que modifiée par les Protocoles du 19 novembre 1976, puis par le Protocole du 29 mars 1990, et enfin par le Protocole du 1^{er} novembre 2002 fixe le modèle contemporain des conditions de la responsabilité du transporteur maritime à l'égard de ses passagers. Extra-contractuelle à l'origine, la responsabilité du transporteur est devenue contractuelle, mais en prenant un caractère impératif, faisant obstacle aux clauses élisives et limitatives de responsabilité que les transporteurs avaient multipliée dans les billets de passage. Désormais, les conditions de la responsabilité sont d'ordre public : la responsabilité du transporteur est présumée — en cas de sinistre majeur ; il n'est responsable que de sa faute prouvée en cas d'accident individuel.

S'agissant de la responsabilité du transporteur pour dommages aux bagages, le régime de responsabilité diffère selon qu'il s'agit de bagages de cabine, des bagages enregistrés et véhicules de passager, ainsi que les biens précieux. La Convention d'Athènes applique aux bagages de cabine la règle relative aux sinistres majeurs, leur étendant la responsabilité présumée du transporteur en cas d'accident maritime. Quant aux bagages enregistrés et véhicules de passager, la Convention d'Athènes place les uns et les autres sous le double régime de la faute pour les sinistres individuels (cas de bagage perdu), et de la responsabilité présumée en cas de sinistre majeur, alors que le Protocole de 2002 applique à tous les dommages, même en cas de sinistre majeur, une présomption de responsabilité cédant devant la preuve, par le transporteur, d'absence de faute de sa part.

Enfin, la convention adopte un régime différent s'agissant des biens de valeur. L'article 5 édicte une exonération de responsabilité de principe du transporteur relativement à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art et d'autres objets en même temps que valeur » s'ils ne sont pas « déposés auprès du transporteur ». Mais, si le transporteur a admis de les garder en sûreté, il en est, dans ce cas, responsable, mais qu'il bénéficiera néanmoins en principe, de la limitation de responsabilité applicable aux bagages enregistrés. Cette limitation peut être écartée par une déclaration de valeur, effectuée dans les conditions de l'article 10, al. 1^{er}, soit de façon « expresse et par écrit ».

S'agissant du contentieux, la Convention d'Athènes a mis en place un système impératif de choix de la juridiction compétente en déterminant expressément les tribunaux compétents pour statuer sur la demande du passager victime des dommages corporels ou matériels. Mais surtout il faut souligner d'Athènes a, dès 1974, admis ce que l'on a appelé, dans la terminologie du transport aérien, le « cinquième juridiction ». L'action en responsabilité se prescrit par deux ans pour les actions du passager, le point de départ du délai étant fixé au jour où le passager a débarqué ou aurait dû être débarqué. Mais si la mort est survenue après le débarquement, la prescription court du jour de la date du décès, sans pouvoir dépasser une durée de trois ans à compter du débarquement.

Force est de conclure que même si le système maritime connaît un mécanisme de présomption de faute pour les sinistres majeurs, il reste fondé sur la faute. Malgré les efforts faits en 2002, la responsabilité du transporteur maritime de passagers demeure limitée.

BIBLIOGRAPHIE

- Aix-en-Provence, cité *supra* note 5, — le transporteur étant alors exonéré de toute responsabilité, en l'absence de faute prouvée.
- BONASSIES P. et SCAPEL C., Droit Maritime, Paris, LGDJ 2006, n° 1237.

- BONASSIES P., « La responsabilité de l'armateur de croisière », Revue Scapel 1998.84, p. 87.
- Civ. 10 mars 1884, D. 1885, n, SARRUT ; S. 1885. 1. 129, n, LYON-CAN.
- Civ. 21 nov. 1911, D, 1913. 1. 249 ; S. 1912. 1. 73, n. LYON- CAEN : la Cor juge que « vu l'article 1134 du Code civil, l'exécution du contrat de transport comporte l'obligation de conduire sain et sauf le voyageur à destination ».
- DELEBECQUE, « le droit des passagers tire désormais son inspiration ou sa philosophie du droit de la consommation » —: DMF 2005, Hors-série n° 9, n° 117.
- P. BONASSIES, « La responsabilité de l'armateur de croisière », Revue Scapel 1998.84, p. 87.
- Paris, 7 février 1997, navire *Océan Princess*, DMF 1998. 11, obs. Ph. DELEBECQUE.
- Patrick GRIGGS « Le Protocole d'Athènes », DMF 2002.291 ; P. BONASSIES, DMF 2003 Hors-série n° 7, n° 2.
- Règlement communautaire, 9 octobre 1997, Convention de Montréal du 28 mai 1999.
- RIPERT, Traité, n° 2003 bis.
- RODIERE, *Traité*, n°1044.
- VOY., l'article 3, al. 3 de la Convention d'Athènes de 1974.