

# LE TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

---

La Convention d'Athènes de 1974 traite de la responsabilité en cas de dommages corporels ou de dommages et pertes concernant les bagages. Elle indique quel acteur du transport est responsable selon le dommage causé. Enfin, elle impose des règles en matière d'assurance.

---



# I- Droit international : la Convention d'Athènes

La Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été adoptée en 1974. Sa révision avait pour but de combler certaines lacunes dans la réglementation de la responsabilité du transporteur de passagers par mer au niveau international. Ce travail a abouti à l'adoption du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, le 1er novembre 2002.

## CHAMP D'APPLICATION

La Convention concerne les transports internationaux lorsque :

- le navire bat pavillon d'un État partie ou est immatriculé dans un tel État ;
- le contrat de transport a été conclu dans un État partie
- le lieu de départ ou de destination est situé dans un État partie

## RESPONSABILITÉ

Le transporteur est responsable en cas de dommages causés lors du voyage à bord auprès des passagers et de leurs bagages sauf si celui-ci prouve que l'évènement :

- résulte d'un acte de guerre, résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou
- résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'évènement.

Si le dommage n'es pas dû à un évènement maritime, le transporteur est responsable si l'évènement lui est imputable en raison d'une faute ou de sa négligence (à charge au défendeur d'en apporter la preuve). Concernant les bagages la responsabilité du transporteur est engagée s'il y a eu faute ou négligence de sa part. S'il y a eu un évènement maritime sa responsabilité est présumée.

Cette responsabilité porte uniquement sur les préjudices causés pendant le transport.

Si le transport ou partie de ce transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable à moins que le contraire soit précisé par écrit de façon expresse.

## ASSURANCE

Elle est obligatoire pour couvrir la responsabilité eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. Un certificat attestant qu'une assurance est en cours de validité est délivré à chaque navire par les autorités compétentes étatiques ou par un organisme chargé de cette tâche par l'État. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit être déposée auprès de l'autorité qui tient l'immatriculation du navire ou auprès de celle qui a délivré le certificat. Toute demande de réparation sera formée contre l'assureur.

## LIMITATIONS DE RESPONSABILITÉ

Il est important de préciser, en amont, que la responsabilité du transporteur est calculée en unité de compte. L'unité de compte est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

Les limitations de responsabilité jouent en cas de mort ou de lésions corporelles. La responsabilité du transporteur est limitée dans tous les cas à 400 000 unités de compte par passager pour un même évènement.

Concernant les pertes ou dommages causés aux bagages et aux véhicules :

- Bagage cabine : 2 250 unités de compte par passager et par transport ;
- Véhicule : 12 700 unités de compte par passager et par transport ;
- Bagage autre : 3 375 unités de compte par passager et par transport.

De plus, le transporteur et le passager peuvent passer un accord écrit afin de limiter la responsabilité du transporteur.

Les préposés et mandataires du transporteur peuvent invoquer des limites et des exonérations. Il faut qu'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions et peuvent se prévaloir des limites de responsabilité accordées au transporteur.

Il n'est pas possible d'invoquer les limites de responsabilité lorsqu'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, avec ou sans intention (il en va de même pour le transporteur substitué, le mandataire et le préposé).

Il faut préciser que la Convention relative à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes de 1976, amendée en 1996, a vocation à s'appliquer et prévoit un plafond global de responsabilité.

## L'ACTION EN JUSTICE

La prescription dans ce domaine est de deux ans. Le délai de prescription court :

- dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
- dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;
- dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

Il peut y être dérogé, par écrit, entre le transporteur et le passager.

Une action intentée doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis:

- le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
- le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;
- un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;
- le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

## II- Droit de l'Union : le règlement relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

L'équivalent européen est le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 entré en vigueur le 1er janvier 2013. Ledit règlement établit un régime harmonisé de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer qui se fonde sur:

- la Convention d'Athènes sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages de 1974, modifiée par le protocole de 2002 sur le transport de passagers; et
- les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale pour l'application de la convention d'Athènes adoptées en 2006.

Le champ d'application du règlement n'est pas le même que celui de la convention d'Athènes. Ainsi, il s'applique, à tout transport international lorsque :

- le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci;
- le contrat de transport a été signé dans un État membre;
- le lieu de départ ou de destination, tel que prévu dans le contrat de transport se trouve dans un État membre Les États membres sont libres d'étendre le champ d'application du présent règlement à l'ensemble des voyages maritimes nationaux.

Le règlement s'applique, en outre, aux transports par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au sens de la directive 98/18/CE<sup>1</sup>. Le règlement a prévu de donner la possibilité aux États membres de différer son application jusqu'au 31 décembre 2016 pour les navires de classe A et

---

<sup>1</sup> Article 4 de la directive 98/18/CE : « Classe A»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux autres que les voyages couverts par les classes B, C et D.

«Classe B»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels il ne se trouve jamais à plus de 20 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée moyenne».

jusqu'au 31 décembre 2018 pour les navires de classe B. Cependant, la France n'a pas choisi d'user de ce droit et applique le règlement aux navires de classe A et B depuis le 31 décembre 2012.

Dans le cas du décès ou de lésions corporelles d'un passager provoqué par un évènement maritime, le transporteur responsable de toute ou partie du transport, est tenu de verser une avance proportionnelle aux dommages subis. Cependant, l'avance versée n'équivaut pas à une reconnaissance de responsabilité.

Le règlement indique les informations à donner aux passagers. Le transporteur ou le transporteur substitué est tenu de faire en sorte que les voyageurs soient informés de façon claire et précise de leurs droits découlant du présent règlement. Ces informations sont fournies de la manière la plus appropriée:

- dans tous les points de vente ainsi que par téléphone et internet quand le contrat de transport est signé dans un État membre;
- avant le départ quand le lieu de départ est dans un État membre;
- au moment du départ dans tous les autres cas