

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FLUVIAL DE PASSAGERS

N°27 - AVRIL 2022

INFORMATIONS À RETENIR

- Le transport fluvial de passagers n'est pas soumis à un régime propre, mais relève, au regard de la responsabilité du transporteur du droit commun issu du Code Civil et de la jurisprudence.
- Le transporteur est tenu à une obligation de sécurité à l'égard des passagers, dont seule la faute de ce dernier ayant le caractère de force majeure permet une exonération de responsabilité du transporteur.
- Toutefois, si la faute du passager a contribué à son dommage, un partage de responsabilité pourra s'opérer.

NOUS CONTACTER

**entreprises
fluviales
de France**

✉ 8 rue Saint-Florentin
75001 Paris

☎ 01.42.60.36.18

@ contact@entreprises-fluviales.fr

Le transport fluvial de passagers, connaissant sur les dernières années, exception faite de la période liée à la pandémie, une augmentation très nette de son activité, n'est pas régi par des normes propres au titre de sa responsabilité en tant que transporteur spécifiquement fluvial. Et ce contrairement à d'autres modes de transport, tel que l'aérien, le maritime ou même le routier ainsi que le ferroviaire.

Tout au plus, en 2006, la Commission européenne avait un temps, réfléchi à une extension du régime de responsabilité et d'indemnisation applicable en transport maritime au transport fluvial. Cette solution, suite aux observations de l'industrie du transport fluvial, n'avait, finalement, pas été retenue.

RESPONSABILITÉ

La responsabilité du transporteur fluvial relève donc, en France, du droit commun de la responsabilité contractuelle telle que définie par l'article 1231-1 du Code Civil, sur le fondement duquel la jurisprudence impose, depuis maintenant le début du XXème siècle : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, s'il ne justifie pas que l'exécution a été empêchée par la force majeure. »

La jurisprudence, en partant du transport ferroviaire, a posé le principe sur ce fondement textuel, d'une obligation de sécurité reposant sur le transporteur terrestre, donc fluvial, lui imposant de « ne pas causer de dommage corporel à son cocontractant par l'exécution du contrat ».

Cette obligation de sécurité est une obligation de résultat. Son débiteur, donc celui qui est tenu de cette obligation (ici le transporteur de passagers), doit un résultat, il ne

peut s'exonérer qu'en cas de force majeure, qui rend dès lors l'exécution de cette obligation impossible. Rapporter l'absence de faute ne suffit donc pas. Aussi, la preuve de la force majeure incombe au transporteur.

Toutefois, cette solution de construction jurisprudentielle



matière fluviale que ferroviaire, applicables par analogie, aux termes desquelles le transporteur, s'il ne peut s'exonérer qu'en cas de force majeure, peut bénéficier d'une exonération partielle de responsabilité, donc d'une réduction de l'indemnité due au passager, en cas de faute de celui-ci ayant contribué au dommage.

En résumé, le transporteur est tenu d'une obligation de sécurité dont il ne peut s'exonérer qu'en cas de force majeure. Toutefois, une faute du passager ayant contribué à son dommage peut induire une réduction de l'indemnité.

Cette solution du droit français ne s'appliquera pas si le contrat de transport est sujet à l'application d'un droit étranger ou du droit alsacien mosellan issu de la loi allemande sur la navigation intérieure.

Dans ce cas, le transporteur ne sera responsable qu'en cas de faute de sa part, et il pourra, au titre des conditions générales de transport, limiter sa responsabilité.

En revanche,

L'attention est portée sur le fait que, dans certains cas d'espèce, le transporteur est également organisateur de voyage, dès lors qu'il vendrait des forfaits touristiques.

Dans ce cas, la qualification d'opérateur et d'organisateur de voyage l'emporte.

Elle est sujette à une responsabilité de plein droit découlant de l'article L 211-16 du Code du Tourisme, l'organisateur de voyage étant même tenu de la responsabilité de ses sous-traitants :

« Toute personne physique ou morale qui se livre aux opérations mentionnées à l'article L. 211-1 est

responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci et dans la limite des dédommagements prévus par les conventions internationales.

Toutefois, elle peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure. »



DROITS DES PASSAGERS

Au-delà de la responsabilité du transporteur pour les dommages aux personnes transportées et leurs biens (bagages), la législation européenne, par un règlement de 2010 (Règlement 1177/2010) concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure, a précisé les droits des passagers, notamment au regard d'un principe de non discrimination concernant les conditions de transport et l'accès aux passagers handicapés, tout en posant des solutions en cas d'annulation ou de retard.

Il faut cependant noter que ce règlement ne s'applique pas aux bateaux autorisés à transporter jusqu'à 12 passagers, ainsi, et cette exclusion est d'importance pratique, qu'aux excursions et visites touristiques.

Ainsi,

- Le transporteur doit veiller à une non discrimination des passagers handicapés et leur fournir une assistance nécessaire. Du reste, la perte ou la détérioration de l'équipement de mobilité relève de la responsabilité du transporteur, si l'événement générateur du dommage lui est imputable, ce qui est présumé en cas d'événement de navigation.

- Le transporteur a une obligation d'information en cas d'annulation ou de retard à l'égard de ses passagers, ainsi qu'une obligation d'assistance pouvant comprendre des collations ou même, le cas échéant, la prise en charge d'un hébergement en cas de nuitée supplémentaire. De même le transporteur peut être tenu à une obligation de réacheminement.

- In fine, en cas de retard ou d'annulation, sans perdre le droit au transport, les passagers peuvent solliciter une indemnisation, en fonction du temps de retard par rapport à la durée initiale du voyage.

- Le transporteur doit également mettre en place des processus de traitement des réclamations et plaintes des passagers

Ainsi, outre la responsabilité en cas de dommages, les droits des passagers de façon large sont fixés par la législation européenne.

Dans le futur...

Contrairement à d'autres systèmes juridiques, la France ne connaît pas, exception faite du droit local alsacien mosellan, de limitation globale de responsabilité du propriétaire de bateau.

Une convention internationale, dite CLNI 2012, signée par la France, est destinée à s'appliquer à l'avenir.

Au titre de ce texte, le propriétaire d'un bateau fluvial, transportant des passagers, pourra de manière globale limiter sa responsabilité en cas de décès ou de dommages corporels de passagers à une somme forfaitaire calculée en fonction du nombre de passagers autorisés à bord du bateau multipliés par 100 000 DTS (droits de tirage spéciaux) avec un plafond minimal de 2 millions de DTS.

Cette somme, mise à disposition sous forme d'un fonds de limitation, sera alors, en sa globalité, répartie entre les créanciers ou leurs ayants-droits à concurrence de leur créance.