



19/08/2025

TRANSPORT DES VOYAGEURS

BOLO BI
ARSTM

COURS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS

SOMMAIRE

CHP 1 : GENERALITE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS PAR VOIE MARITIME ET TERRESTRE.....

- 1- Mode de transport maritime.....
- 2- Mode de transport terrestre.....

CHP 2 : DIFFERENTES CATEGORIES DE NAVIRES ET LEUR STATUT JURIDIQUE.....

- 1- Catégories des navires de plaisance professionnelle.....
 - 1-1. Navire de la division 241.....
 - 1-2. Navire de la division 242.....
- 2- Statut juridique pour les équipages.....
 - 2-1. Statut de marin professionnel.....
 - 2-2. Diplôme recommandé.....

CHP 3 : ASSURANCE DU TRANSPORT DES VOYAGEURS PAR MER

- 1- Généralité sur les assurances maritime.....
- 2- Critères de choix d'assurances.....
 - 2-1. Les risques couverts.....
 - 2-2. La prime.....
 - 2-3. La résolution des sinistres.....
- 3- Les types d'assurance.....
 - 3-1. l'**assurance** Responsabilité Civile Professionnelle (RCP).....
 - 3-2. l'**assurance** sur corps de navire.....
 - 3-3. l'**assurance** marchandises transportées.....
 - 3-4. l'**assurance** relative aux avaries communes.....
 - 3-5. l'**assurance** risques exceptionnels.....

CHP4 : OBLIGATION DE LA SECURITE DU VOYAGEUR MARITIME...

- 1- Les fondements de l'obligation de la sécurité.....
 - 1-1. Le fondement contractuel de l'obligation de sécurité.....
 - 1-2. Les fondements extracontractuels de l'obligation de sécurité.....
- 2- l'étendue de l'obligation de sécurité.....
 - 2-1. Les mécanismes de protection du passager.....
 - 2-2. Les garanties de la sécurité du passager.....

CHP 5 : DU MANQUEMENT A L'OBLIGATION DE SECURITE.....

- 1- La place de la faute dans l'engagement de la responsabilité.....
 - 1-1. L'engagement de la responsabilité du transporteur.....
 - 1-2. L'engagement de la responsabilité de personnes autres que le transporteur.....
- 2- La sanction de l'engagement de la responsabilité.....

- 2-1. Les modalités de la sanction de la faute.....
- 2-2. Les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur.....

CHP 6 : SYNTHESE DE LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS MARITIMES.....

- 1- Quels sont vos droits en cas d'interruption de voyage ?.....
- 2- Quels recours en cas de perte de bagages ?.....
- 3- Que faire en cas d'accident corporel ?.....
- 4- Quels sont les droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite ?.....
- 5- Que faire en cas de litige.....

CHP7 : REGLEMENTATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS FERROVIAIRES.....

- 1- Historique.....
- 2- Réglementation du transport ferroviaire international des voyageurs

CHP8 : ORGANISATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS FERROVIAIRES.....

- 1- La ligne de chemin de fer Abidjan-Ouagadougou.....
- 2- Partenaires dans la mise en concession.....
- 3- Principales caractéristiques de la convention de concession.....
- 4- La SITARAIL.....
- 5- La SITARAIL et le transport des voyageurs.....

CHP 9 : REGLEMENTATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS ROUTIER.....

- 1- Généralité du transport routier.....
- 2- Les conventions qui régissent le transport routier.....
- 1- Les acteurs.....
- 2- Les infrastructures.....
- 3- Le transport des voyageurs.....

CHP10 : ORGANISATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS ROUTIERS

- 1- La création de CNBF.....
- 2- Fonctionnement de l'affrètement routier.....
- 1- Le cout du transport routier
- 2- Le taux de remplissage.....
- 3- Le tarif d'équilibre.....

CHP 1 : GENERALITE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS PAR VOIE MARITIME ET TERRESTRE

I- MODE DE TRANSPORT MARITIME

La mobilité est très tôt apparue comme un caractère de l'homme. Ainsi, celui-ci est rapidement allé à la conquête de son entourage et, pour des raisons très diverses, partant de la volonté de découvrir les étendues et limites de son milieu naturel à celle de « civiliser » certains de ses semblables, en passant surtout par les déplacements pour des raisons économiques et commerciales. Dans ce besoin de nomadisme, l'homme s'est vite lancé à la recherche de moyens pour pouvoir franchir les barrières qu'il rencontrera et pour rendre plus viables et plus rapides ses voyages. Il empruntera plusieurs voies et les diversifiera au fur et à mesure que les progrès scientifiques et techniques se feront, et on passera ainsi par les voies terrestres et ferroviaires, maritimes et fluviales, et enfin par les voies aériennes selon la destination et les ressources dont on dispose. « La révolution industrielle a d'abord eu pour conséquence des progrès fulgurants des transports ». Le terme transport (du latin transportare) signifie l'action d'acheminer des personnes ou des biens d'un lieu à un autre au moyen d'équipements particuliers. De tous les types de transport, le transport par la voie maritime est le plus, ou au moins l'un des plus complexes, tant du point de vue de son organisation que des règles juridiques qui l'encadrent. Il occupe une place incontournable dans le domaine des transports pour diverses raisons :

- D'un point de vue historique, il s'est avéré être le plus déterminant dans les conquêtes et explorations et a surtout joué un rôle particulier dans l'occupation de notre planète par notre espèce dans le cadre des flux migratoires, ainsi que dans les échanges économiques et commerciaux.
- Aujourd'hui son impact se mesure par l'ampleur du rôle qu'il joue dans l'économie internationale. En effet, le transit le plus important du point de vue économique se fait par la voie maritime.

A l'exception du transport de personnes, la quasi-totalité du transport international se fait par la voie maritime, mis à part le transport ferroviaire dans certaines zones inaccessibles depuis les eaux : c'est ainsi le cas de l'énergie, des marchandises, etc.

Le transport maritime, ainsi conçu, se définit comme le déplacement des personnes et des biens qui se fait par la mer. Et au Législateur de préciser que « la navigation maritime est celle qui s'effectue en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés, les canaux y compris dans le domaine public maritime et dans les parties des fleuves, rivières, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer. » Il s'y ajoute qu'«est considérée comme maritime, la navigation qui est effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes. ». Et si dans le domaine maritime le transport de marchandises occupe une place indéniable du fait de son importance économique, il reste que le transport de personnes est d'une actualité certaine. En effet au plan international et surtout européen, on prône aujourd'hui le retour à ce type de transport qui occupe une place importante dans le transport multimodal ; et du côté de la Manche c'est un transport qui garde toute son importance. Au niveau national, c'est un transport qui bénéficie d'une attention particulière du fait de son poids dans le désenclavement de la partie sud du pays. Il s'agit, en effet de l'une des préoccupations les plus exaspérantes au vu des difficultés qui sont récurrentes au niveau du transport par voie terrestre (avec les difficultés liées au passage par le bac gambien ou au contournement de ce pays en passant par la région de Tambacounda), et depuis le naufrage du MS JOOLA, qui restera pour toujours un drame particulièrement triste. Un Naufrage survenu dans la nuit du 26 au 27 septembre 2002, au large des côtes gambiennes et ayant fait plus de 1800 morts. Ce naufrage est le plus dramatique de l'histoire ayant fait plus de victimes que même le Titanic. Il faut aussi ajouter qu'à côté de cette importance dont bénéficie le transport maritime de personnes, il n'en demeure pas moins qu'il est aussi crucial d'insister sur le besoin de sécurité qui règne dans ce secteur et qui est si souvent bafoué dans tous les secteurs des transports. Le vocable de sécurité est polysémique, mais renferme toujours un sentiment (situation de celui qui se sent à l'abri...) ou un état [état qui peut concerner une personne (sécurité individuelle) ou un groupe (sécurité publique) ou un bien]. Il sera donc saisi aux sens où :

- Il exprime la prévention des risques de toute nature et la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre les accidents, les sinistres et catastrophes.

- Il désigne aussi l'objectif de sauvegarde de la société et l'organisation de celle-ci par la préparation et la mise en œuvre de moyens d'intervention et de secours dans le cadre de plan d'organisation.
- Ainsi que les mesures tendant d'une part à venir au secours de la victime et d'autre part à compenser, chez elle, la réalisation de ces risques.

Le volet sécuritaire, dans le transport maritime de personnes est très diversifié. Il concerne à la fois la sécurité de l'environnement (face à la pollution...) de l'équipage du navire, du transporteur qui peut être le propriétaire ou l'armateur, des biens et surtout celle du passager. Il convient dès lors de se focaliser sur la sécurité de ce dernier. Il s'agit, précisons-le, de la personne embarquée, soit en vertu d'un contrat de transport ou encore contrat de passage, soit sans billet et sans être en règle avec la police de sortie. Le législateur sénégalais, dans le Code de la Marine Marchande, régissant toute l'activité maritime sur le territoire sénégalais ou eu égard aux ressortissants et à la flotte du Sénégal... le définit comme étant « toute personne qui se trouve à bord du navire en vue d'effectuer un voyage et qui n'est pas inscrite au rôle d'équipage. » Il faut donc comprendre, au vu de cette définition, que la qualification de passager ne dépend que de la non appartenance à l'équipage en plus de la présence à bord du navire dans le but de faire le voyage. Le législateur ne fait donc pas la distinction, au moins en ce qui concerne la qualification, entre le passager en règle et le passager clandestin qu'il conviendra d'inclure dans notre étude. Celle-ci ne concernera, tout de même, pas la navigation de pêche (donnant lieu à la capture de poissons ou à l'exploitation des ressources halieutiques en général), ni de servitude (affectée uniquement à un service publique dans les ports et rades), encore moins à la navigation auxiliaire (pilotage, lamanage, remorquage, etc.), ou à celle à but non lucratif (pêche sportive), ni la navigation de circulation. Elle se limitera donc à la sécurité du passager dans la navigation commerciale. Ce qui exclut de notre champ de réflexion le transport militaire ; et la navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément ; mais nous oblige à considérer les types de navigation dont la destination aura été, éventuellement, changé pour le simple fait que leur activité sera considérée comme relevant de la navigation commerciale.

II- MODE DE TRANSPORT TERRESTRE

1- Généralité

Transport, déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre. Les transports modernes constituent un système. Chaque sous-système (selon le mode de transport) est constitué d'une infrastructure (linéaire pour les transports terrestres, ponctuelle pour les transports maritimes et aériens), de véhicules (individuels ou regroupés en rames) ou de flux continus (pour les transports par conduites : gazoducs, oléoducs), et de techniques d'exploitation particulières.

Ainsi, le transport est un maillon sensible de la chaîne logistique, de par la rupture **de charge** qu'il présente, et par les facteurs extérieurs pouvant jouer (météo, accidents, congestion). Les différents modes de transport proposent des solutions différentes en termes de **prix, fiabilité, flexibilité, rapidité et accessibilité** ; que les entreprises doivent examiner pour choisir les modes de transport d'approche et de distribution, et le site retenu d'implantation d'une plateforme doit alors être desservi par tous les modes de transport choisis. Le critère principal de différence entre les modes de transport est le **coût** par quantité transportée et par distance. Du moins cher au plus cher, on retrouve : le maritime, le train complet, le wagon isolé, le camion, et de manière marginale l'avion. A noter qu'il faut aussi limiter le nombre de ruptures de charge (transbordement, chargement d'un train, etc.), qui coûtent de l'argent, du temps, et qui peuvent être source de dégradation des produits. Ainsi, le train n'est vraiment compétitif par rapport à la route que sur des longues distances (au moins 400 km, et pour des gros volumes).

2- Histoire du transport

a- Chevaux tirant une roulotte.

Aujourd'hui, un terrien parcourt en moyenne 4500 kilomètres par an, contre 1500 il y a 150 ans. Le transport par l'homme

Avant la domestication, c'est l'homme qui transporte les marchandises. Les termes utilisés dans ce cas sont le "port", le "portage" ... Il "tire", il "pousse" et il propulse (une brouette, une bicyclette, un pousse-pousse ...) dès lors qu'il invente la roue. A la fin du XX^e siècle, les Véhicule à propulsion humaine atteignent des records.

b- La traction animale

A partir de la domestication, l'animal devient le système de "portage" (bât), de propulsion ou de traction, d'une "charge", ou d'un "véhicule" (chars, charrettes, chariots, carrioles, voiturettes, voitures ...). Si le véhicule est tiré par un cheval, il s'agit d'un véhicule hippomobile. Historiquement la propulsion animale a été prédominant pendant des millénaires, et retrouve des utilisations justifiées.

Dans un autre registre, les pigeons ont été élevés par des Colombophiles, pour transporter des messages, ou des mammifères marins par l'armée pour récupérer des objets.

c- La propulsion naturelle.

Les cours d'eau permettent-les échanges avec la force du courant, et l'itinéraire de la rivière. La marine à voile a longtemps assuré une part importante du commerce. Le vent contribue avec les insectes et notamment les abeilles la pollinisation, en transportant le pollen ou à déplacer les planeurs.

d- La motorisation.

C'est le résultat de l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur (Denis Papin), puis de la locomotive, de l'automobile ... dès lors que la vapeur est utilisée pour mouvoir un véhicule; en même temps, différents types de carburants sont inventés ou utilisés, pour améliorer la puissance des moteurs, plus tard pour les rendre moins gourmands le gaz, l'essence et le pétrole dans le moteur à explosion utilisé sur les véhicules automobiles, l'électricité de la pile électrique, la pile nucléaire dans de rares sous-marins, la pile à combustible, pour fournir de l'électricité au travers de turbines ou directement à un bobinage (moteur électrique-); enfin déjà ou dans le futur, de l'hydrogène.

e- Fonctions du transport

On distingue le transport de personnes et le transport de marchandises. Le transport de personnes, comme le transport de marchandises, peuvent être effectué pour compte propre (transport privé), lorsqu'il n'a pas pour objet de transporter autrui dans un but lucratif, ni ses marchandises. Il est dénommé transport pour compte d'autrui, ou "transport public", dès lors que ce ne sont plus ses propres biens qui sont transportés. Le transport de personne peut être "individuel" ou "collectif, dans le cas des transports en commun.

Toutes ces catégories de transports se combinent entre elles, et contribuent à la description d'un des métiers du transport par exemple le transport collectif de personnes (autocaristes), ou son

transport individuel (taxi) ; le transport de marchandises pour compte d'autrui (transporteur de marchandises) ou le transport de marchandises pour compte propre... Les personnes physiques, comme les personnes morales ou les états (au travers de leurs services publics) peuvent exercer ces activités réglementées de transporteurs. On distingue souvent les transports urbains des grands axes interurbains, périurbains.

f- Transport militaire.

Toutes les armées (armée de terre, armée de l'air, marine, gendarmerie) disposent de moyens de transports, pour transporter leurs personnels, leurs armes et leurs munitions. Outre leurs moyens propres, le service du train et le génie interviennent dans la logistique (transports, entreposage) pour stocker, transporter et détruire, améliorer ou construire des infrastructures.

g- Transport sanitaire.

Le transport sanitaire est l'opération qui consiste à transporter un malade ou un blessé dont l'état justifie le recours à un transport adapté et assisté.

I- CATEGORIES DES NAVIRES DE PLAISANCE PROFESSIONNELLE

Les navires de plaisance professionnelle sont classés en deux grandes catégories, selon leur taille.

1- Navire de la division 241

Les voiliers dont la **coque est inférieure ou égale à 24 m** et les bateaux à moteur dont la **coque est inférieure ou égale à 12 m** sont qualifiés de *navires à utilisation commerciale* ou (NUC). Ils sont réglementés par la **Division 241** du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Pour naviguer, les NUC doivent être approuvés par un centre de sécurité des navires qui leur délivre un **permis de navigation**. Le nombre de passagers y est limité à 12 pour les navires à moteur, 30 pour les navires à voile et 120 pour les navires à voile historiques conçus avant 1965.

2- Navire de la division 242

Les bateaux d'une longueur **supérieure à 24 m** et d'une jauge brute **inférieure à 3000 m3** sont réglementés par la **Division 242** du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie. Le nombre de passagers possible y est là aussi limité à 12 personnes pour les navires à moteur.

Au-delà de 15 mètres, les propriétaires et armateurs des navires exploités commercialement ont tout intérêt à inscrire leurs navires au **Registre International Français (RIF)**, basé à Marseille.

Cette inscription confirme le respect de leur bien **aux normes internationales de sécurité**. Elle procure également des **avantages fiscaux** (exonération de TVA et de droits de douane pour un navire lors de son importation, contributions patronales de 11,6% au lieu de 35,6% pour les équipages résidant en France...) et une **protection sociale complète**.

II- STATUT JURIDIQUE POUR LES EQUIPAGES

1- Statut de marin professionnel

À bord d'un NUC, l'équipage doit justifier d'un **statut de marin professionnel** et le capitaine doit détenir, au minimum, le brevet de **Capitaine 200**. Celui-ci satisfait au cahier des charges fixées par la Convention STCW (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), en français : Convention Internationale sur les

Normes de formation, de certification et de veille des gens de mer. Adopter le 7 juillet 1978 ; entrée en vigueur le 28 avril 1984, révisions en 1995 et 2010.

Il répond aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille fixées par l'Organisation Internationale Maritime, 883 commandants en étaient titulaires en 2012 (dont 126 brevets délivrés cette même année).

2- Diplôme recommandé

Dans les faits, le titulaire d'un Capitaine 200 possède la somme des compétences nécessaires pour conduire un navire en toute sécurité dans les **eaux nationales et internationales** : règles de barre et de balisage, maîtrise des cartes marines, maniement des voiles, connaissance des conditions d'entretien du navire, etc.

La conduite d'un navire de transport fluvial nécessite pour sa part un **certificat de capacité pour la Conduite des bateaux de commerce** augmenté d'une **attestation spéciale passagers**.

I- GENERALITE SUR LES ASSURANCES MARITIMES

Si l'on se présente dans le temps, c'est l'ordonnance de la mairie en 1681 sous Louis XIV en France, qui vient cerner la notion d'assurance et donc celle de la couverture des risques en transport maritime. Cette ordonnance connue sous le nom de son principal rédacteur (Colbert), vient poser les jalons de ce qui est devenu par la suite l'assurance transport. L'ordonnance de Colbert aura par la suite un écho retentissant dans les autres pays à tradition maritime à l'époque : hollandaise, grande Bretagne, Belgique, Norvège. Beaucoup plus tard, soit en 1806, une autre notion assez proche de l'assurance voyait le jour sous le nom de « prêt à la grosse » ou encore « nauticum foenus ». Ce prêt à la grosse serait d'après certains doctrinaires l'ancêtre de l'assurance maritime. Il s'agissait d'un contrat aléatoire au terme duquel un capitaliste mettait de l'argent dans une expédition maritime avec l'espoir, en cas de succès de l'expédition, d'être remboursé de son avoir initial et des intérêts. Il faut véritablement attendre la mise en œuvre du code de commerce de 1808 pour qu'en France l'assurance maritime, soit régie par un texte de loi. Le transport, bien intermédiaire intervient dans tous les domaines de l'économie. D'une façon générale qu'il s'agisse des sociétés ou des services, tous intègrent dans leurs composantes le transport qui est alors considéré comme facteur de production. Au sein de l'entreprise, le transport est un vecteur essentiel, primordial. A cet effet, les paramètres du transport sont déterminants à un triple niveau :

*Au niveau commercial, le transport influe sur le prix de vente à destination. Il détermine légalement les délais de livraison et soigne l'image de marque de l'entreprise.

*Au niveau technique, les choix opérés en matière de transport de transport peuvent avoir des implications sur purement technique.

*Au niveau administratif, et mode et les modalités de transport peuvent avoir des implications sur le régime douanier ainsi que sur les modes de paiement. En conséquence, le choix en matière de transport conditionne les performances de l'entreprise sur le marché. Or quel que soit le mode de transport déterminé, la marchandise est soumise, pendant l'acte de transport, à de très nombreux risques (vol, perte, manquant avarie due à la rouille ou à l'humidité, chate,...) plus ou moins importants. En fait les risques courus par les marchandises et les passagers, bien qu'ils soient le fait même du transport, ne sont pas inéluctable, ils peuvent être

sinon supprimés du moins, peut-on prendre les mesures visant à les maîtriser en réalisant leur couverture.

Soumis aux conventions de l'Organisation Maritime Internationale, les propriétaires de navires transportant des passagers en mer doivent souscrire des assurances maritimes professionnelles. Elles sont non obligatoires, mais **recommandées**, pour le transport fluvial. Deux contrats sont nécessaires pour être couverts face aux risques :

- un contrat **Corps** concernant le navire, son moteur, son armement ;
- un contrat **PAI** (Personal Accident Insurance) qui couvre les personnes transportées.

De façon Standard, le contrat **Corps** fait l'objet d'un imprimé-type.

Les contrats **PAI** sont différents selon les compagnies.

Ces assurances répondent aux principaux risques identifiés par le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer) dans ses études : voie d'eau et incendie machine pour le bateau, chutes pour les passagers, etc.

II- CRITERES DE CHOIX D'ASSURANCES

1- Les risques couverts

Certaines compagnies, dont Generali, proposent des garanties supplémentaires précieuses : une option Faute Inexcusable étendue ou encore une garantie Perte d'Exploitation, qui en cas de destruction ou d'immobilisation du navire, compense tout ou partie du chiffre d'affaires manquant sur la période.

2- La prime

Le coût d'une assurance maritime reste le critère de choix le plus déterminant. Il dépend des couvertures souscrites, de la valeur du bateau assuré (âge, moteur, taille...), de la zone de navigation. N'hésitez pas à demander et comparer des devis

3- La résolution des sinistres

Il est important pour les assurés de pouvoir compter sur une grande réactivité.

Si toutes les grandes compagnies d'assurance permettent à leurs clients de déclarer les sinistres en ligne, la qualité de suivi des dossiers varie : des interlocuteurs différents, spécialisés les uns en déclaration, les autres en indemnisation, sont le gage d'un bon déroulement et d'un remboursement rapide.

III- L'OBLIGATION DE SOUSCRIPTION D'ASSURANCE POUR LES PASSAGERS

1- Disposition de l'article 472 du code de la marine marchande

L'article 472 du code de la marine marchande dispose que : «tout armateur de navire à passagers est tenu de souscrire une police d'assurance pour les passagers ». Il s'agit ainsi d'une autre garantie offerte aux passagers pour leur sécurité. D'abord en ce que les assureurs n'acceptent de couvrir les risques de mer que si le navire présente un degré minimum de sûreté, ce qui oblige les exploitants des navires à se conformer tant soit peu à la réglementation en matière de sécurité ; aussi l'assurance souscrite pour le passager lui permet de voir son préjudice peu ou prou réparé en cas de réalisation du risque couvert. Il est nécessaire d'identifier le débiteur de cette obligation de souscription d'assurance (A) ainsi que les caractères de cette assurance souscrite (B).

2- Le débiteur de l'obligation de souscription d'assurance

Dans tous les cas l'obligation de souscription d'assurance pour les passagers pèse sur l'armateur. Celui-ci, aux termes de l'article premier de la loi portant code de la marine marchande, désigne toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un navire est armé, exploité ou simplement utilisé. Les propriétaires ou copropriétaires d'un navire sont présumés en être l'armateur ; en cas d'affrètement (contrat par lequel le fréteur s'engage moyennant le paiement d'un certain fret, à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire en bon état de navigabilité), l'affrèteur devient l'armateur du navire si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié. Une fois le débiteur de l'obligation de souscription d'assurance identifié, il convient de préciser les caractères de l'assurance souscrite.

3- Les caractères de l'assurance souscrite par l'armateur

Au Sénégal, depuis le mois de février 1983, une disposition législative exige que tous les navires battant pavillon sénégalais soient assurés auprès d'une compagnie d'assurance sénégalaise. Et cette loi est une disposition de police, ce qui la rend d'exécution obligatoire sans aucune possibilité de s'y soustraire pour tout armateur. Tel était le cas de l'Etat du Sénégal qui, dans l'exploitation du ferry Le joola, n'a fait que se comporter en armateur et doit donc à tout point de vue être soumis au droit commun des transports

maritimes. Il est aussi aberrant de penser, comme certains ont eu à le faire au moment des faits qui ont succédé au naufrage, que l'assurance du navire était souscrite auprès de l'agent judiciaire de l'Etat. Celui-ci n'est chargé que de la défense des intérêts pécuniaires de l'Etat devant les tribunaux. L'armateur est libre de souscrire, en plus de l'assurance obligatoire, d'autres polices d'assurance pour se prémunir des risques. Il faut noter qu'en matière maritime on assiste souvent à une coassurance. C'est que les assurances en matière maritime sont si exorbitantes qu'une compagnie d'assurance sérieuse n'accepterait pas de couvrir seule les risques maritimes tant les sommes en jeu sont faramineuses. C'est ainsi qu'en cette matière les compagnies optent presque toujours pour la coassurance et n'hésitent pas à se réfugier derrière la réassurance.

Le bénéficiaire de l'assurance est le passager, et celui-ci verra son risque couvert jusqu'à un certain seuil. C'est une garantie lui permettant de se prémunir contre l'insolvabilité du transporteur si le risque venait à se réaliser. Le code de la marine marchande, pour la fixation du taux de l'indemnité, renvoie aux dispositions des conventions internationales. Même si le Sénégal n'a pas ratifié la convention de Londres de 1974 qui régleme les régimes de responsabilités et les indemnités en cas d'accident dans le transport maritime, celle-ci garde une grande possibilité d'applicabilité.

En gros, le passager bénéficie d'une assez grande protection tant sur le plan juridique que technique, mais il est assez surréaliste de penser que dès lors que l'obligation de sécurité est établie, elle sera exécutée. Il faut alors envisager la prise en charge du manquement de cette obligation pour augmenter les chances du passager d'être couvert, même si cette couverture n'intervient dans ce cas qu'a posteriori. C'est d'ailleurs l'esprit du vieil adage qui dit mieux vaut tard que jamais.

I- Les fondements de l'obligation de la sécurité

Les fondements de l'obligation de sécurité sont très diversifiés. Ils tiennent tantôt à la loi et aux règlements, tantôt proviennent de stipulations admises entre le transporteur et son passager, ou encore sont l'effet de normes internationales. Et ils obéissent à l'énumération établie par l'**article 39 du code des obligations civiles et commerciales**, ci-après nommé COCC, sur les sources des obligations. En tenant compte de la volonté du transporteur et du lien contractuel qui existe, ou non, entre le voyageur et lui, on classera les fondements de l'obligation de sécurité selon leur origine volontaire ou non. On distinguera alors le fondement contractuel de l'obligation de sécurité de ses fondements extracontractuels.

1- Le fondement contractuel de l'obligation de sécurité

Le transport maritime repose, comme les autres types de transports, sur l'existence d'un contrat. C'est donc sur la base de cet accord de volontés entre le transporteur et le passager, que naissent les obligations réciproques. Le contrat de transport maritime est donc un contrat synallagmatique conclu entre un professionnel, en tout cas pour ce qui est du transport régulier de passager, et ses clients. Le législateur donne une définition du contrat de transport maritime de personnes. Il s'agit, au regard du code de la marine marchande, de « tout contrat par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter (...) des personnes par mer d'un port à un autre ». Il s'y ajoute, selon la même loi qu'un contrat qui se trouve être l'accessoire du contrat de transport par mer peut acquérir cette qualification par extension ; en effet « ...un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un transport par mer que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer ». Ce contrat ainsi défini a pour substratum le titre de voyage mais ne produit pas d'effets que pour les parties ; en effet, un ayant droit du passager pourrait en bénéficier dans la perspective où l'obligation de sécurité connaîtrait certains manquements.

a- Le titre voyage, support du contrat de transport de personne

La base fondamentale du bénéfice de l'obligation de sécurité, ainsi que de toutes les obligations pesantes, à titre accessoire, sur le transporteur, est le contrat. La loi portant code de la marine marchande dispose que : « par le contrat de passage le transporteur s'oblige à transporter, par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à s'acquitter le prix de passage » Ce contrat manifeste la volonté du transporteur de s'engager et fait peser sur lui

toutes les obligations connexes à celle de transporter le passager ; à titre onéreux, car obligation est faite à celui-ci de payer le « billet de passage ». Celui-ci représente presque toujours le contrat de transport dont il faut préciser les caractéristiques (A). Il est important d'identifier la partie qui, au nom de ce contrat, bénéficie de l'obligation de sécurité (B) mais on ne saurait terminer l'étude du titre de transport sans revenir sur son importance dans le contexte économique de nos états (C).

b- Les caractéristiques du contrat de transport de personne

Le contrat de transport de personne revêt, la plupart du temps, la forme d'un titre de voyage, et dans certaines situations la forme plus simple d'un ticket²⁶. Il s'agit en effet d'un contrat réel dont la formation est soumise à la condition de l'achat du billet de passage. Celui-ci manifeste l'acceptation du transporteur qui l'a vendu à un passager de le transporter ; il manifeste aussi l'acceptation de ce dernier d'être transporté par le transporteur à qui il a payé le prix de passage.

Quand le Législateur dispose que le contrat de passage est le fondement de l'obligation de transporter le passager qui pèse sur le transporteur, cela s'entend en un sens assez large incluant les obligations accessoires à celle-ci : c'est ainsi que le passager clandestin n'est pas protégé au même titre que le passager qui est en règle (il l'est, cependant, à un autre titre et sur d'autres bases). Est aussi exclu le passager transporté gratuitement. C'est ce qu'entend nous faire comprendre le Législateur qui dispose expressément que : ces « dispositions ne s'appliquent ni au transport bénévole ni aux passagers clandestins ». C'est que le contrat de transport maritime de personnes ne doit être regardé que comme un contrat synallagmatique à titre onéreux. Et la personne transportée bénévolement ne saurait se prévaloir d'un lien contractuel le liant au transporteur et sur la base duquel il pourrait se prévaloir d'une quelconque créance de sécurité ; même si cela n'emporte pas une absence totale de protection à son égard. Toutefois le législateur admet une exception à cette limite en ce que le transport gratuit, effectué par une entreprise de transport maritime de personnes, n'est pas exclu du champ d'application des règles valables pour le transport à titre onéreux. Il faut s'attacher à la commercialité du transport effectué. C'est d'ailleurs ce qui explique que le transport de plaisance ne soit pas soumis, au même degré que les autres types de transport, ni à la même

rigueur tant dans son exécution, son contrôle, ainsi que dans toute sa gestion. C'est que c'est la protection du passager ayant payé son prix de passage qui passe comme une priorité

c- Le passager, principal bénéficiaire de l'obligation contractuelle de sécurité

Le titre de voyage est donc une première garantie mise en place pour le passager qui a payé son droit de passage. Le titre de voyage contient certaines stipulations liant le passager et le transporteur. Et certaines actions en justice ne peuvent être intentées que par des passagers ayant leur ticket ou titre de voyage... Ce document est en effet un moyen de preuve écrit de l'existence du lien d'obligation entre le transporteur et son détenteur. Le contrat de transport maritime de personnes est le plus souvent conçu sous la forme d'un contrat d'adhésion. Le transporteur fixe en amont les règles qui régissent ses rapports avec le passager : il appartient alors à ce dernier de les accepter ou de les refuser. L'acceptation des conditions du transport se fait par la simple acquisition du titre de transport par le voyageur et non par la présence à bord. Cela ne veut pas dire que la présence à bord n'est pas importante ; il s'agit d'un critère fondamental dans la qualification de passager. Pour être considéré comme étant un passager, il faut au préalable être présent sur le navire, et que cette présence soit régulière et enfin il faut être étranger au rôle d'équipage. C'est le paiement du prix de passage qui distingue par ailleurs le passager régulier du passager clandestin. Dans l'élaboration du titre de transport certaines clauses sont, bien entendu, d'ordre public ; et leur absence ne pourrait aucunement justifier une absence d'obligation de la part du transporteur. Tel est le cas, en ce qui concerne, les clauses relatives à la sécurité de manière générale et à celle du passager en particulier. C'est que « la personne humaine est sacrée » et cette sacralité sous-tend l'exigence de toute une armada relative à la sécurité du passager, dans le contrat maritime. Et cette exigence est accentuée par la place et la probabilité du danger, ou simplement du risque, en matière maritime. Ce sentiment a poussé le législateur, dans le but de protéger le passager, à prévoir une impossibilité pour le transporteur d'insérer dans le contrat de passage des clauses, qui tendraient à écarter certaines dispositions légales au préjudice du passager. Il ne s'agit donc pas que de simples dispositions supplétives de volonté mais, au contraire de dispositions d'ordre public. C'est, par exemple, le cas de l'obligation de souscription d'assurance ou encore celle de maintenir le navire en bon état de navigabilité, entre autres, qui pèsent sur le transporteur.

Il faut signaler au passage l'importance du contrat de transport dans les litiges opposant les co-contractants, surtout quand il s'agit d'un aspect de l'obligation de sécurité, en ce qu'il précise, dans ses clauses, les modes reconnus de règlement des litiges, même si le passager pourra toujours user des voies du droit commun. Aussi, c'est en fonction des informations qu'il contient que l'on détermine la juridiction compétente ou la loi applicable (on se réfère au lieu et à la date de formation, d'exécution ... ou à la nationalité des co-contractants, ou encore aux diverses informations qu'il fournit sur le lieu et la date de départ, la destination, les escales, etc.).

La délivrance du titre de transport est même devenue une obligation à part entière pesant sur le transporteur maritime au profit du passager, et dans certains cas, le manquement à cette obligation est sanctionné par l'annulation du contrat de transport. C'est le cas dans les croisières. **En effet, le législateur dispose dans l'article 42 du code de la marine marchande que : « les organisateurs de croisières maritimes doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière...».** Dans cette catégorie de transport maritime, la délivrance du titre de transport est donc une formalité obligatoire à la formation du contrat. C'est, du moins, ce que la loi prévoit. Il faut ainsi chercher à mesurer la pertinence du titre de transport dans nos Etats en voie de développement. Il faut juste noter que cette pertinence est de plus en plus incertaine.

2-1. Les fondements extracontractuels de l'obligation de sécurité

La sécurité de la personne ne repose pas que sur le contrat qui la lie à son transporteur car elle est beaucoup trop importante pour qu'on la laisse entre les mains des principaux concernés. C'est ainsi que plusieurs acteurs s'immiscent dans ce rapport entre créancier(s) et débiteur de l'obligation de sécurité. Ces acteurs peuvent être considérés selon leur importance ou, disons, selon la portée des normes qu'ils posent : d'une part on note l'existence de normes qui vont au-delà d'un Etat, ou d'un territoire restreint et s'appliquent sur une échelle supranationale ; et, d'autre part les Etats gardent une certaine souveraineté quant à la gestion de la sécurité de l'exploitation maritime surtout en ce qui concerne la protection des êtres humains sur leur champ de compétence. Il convient alors de distinguer les fondements supranationaux de la sécurité du passager, qui reste encore une obligation pesant sur le transporteur, de ses fondements nationaux.

Cours de transport des voyageurs

Pierre Amédée Trayé BOLO IRIE BI

Ingénieur en Transport et Logistique 0749753968/0141525326. bitapamede@gmail.com

a- Les fondements supranationaux de l'obligation de sécurité

La prise en charge de la sécurité du passager dans le transport maritime se fait, sur le plan international, principalement de deux manières. D'abord on constate l'existence d'un grand ensemble de règles qui font peser sur le transporteur une obligation de sécurité et à côté de ces règles on note la présence d'organismes internationaux participant à l'amélioration de la sécurité des personnes en mer.

On est, en effet, passé de la création coutumière à la sécrétion conventionnelle des normes. C'est que l'on s'est rendu compte des limites qui peuvent exister dans les pratiques coutumières internationales. Une règle s'appliquait dans un port, sur les mêmes eaux, et au plus sur les ports d'un même océan. Le naufrage du Titanic³⁸ fût aussi assez révélateur des limites quant aux règles internationales. C'est suite à l'enquête qui a été effectuée après le naufrage qu'un certain nombre de dispositions ont été prises dans le transport maritime. En effet lors de la première conférence sur la sécurité en mer à Londres le 12 novembre 1913 certaines règles ont vu le jour: c'est le cas de la mise en place d'une patrouille internationale de surveillance des glaces, et de l'obligation pour tout navire de prévoir une place dans un canot de sauvetage pour chaque personne à bord, de procéder à des exercices d'embarquement, ainsi que de maintenir une veille radio à plein temps³⁹. Il s'en suivra un certain nombre de conventions internationales qui devraient permettre à accentuer la gestion de la sécurité des personnes en mer.

NB : Le Titanic appareille le 10 avril 1912 de Southampton, au sud de l'Angleterre, puis se rend successivement à Cherbourg en France et à Queenstown en Irlande pour embarquer des passagers avant de prendre le large en direction des États-Unis. Dans la nuit du 14 au 15 avril, le Titanic heurte un iceberg au sud des bancs de Terre-Neuve ; l'iceberg crève cinq des seize compartiments étanches, soit un de plus que ce qui avait été considéré possible en cas d'accident, et le bateau déclaré insubmersible sombre en moins de trois heures. Sur les 2 220 passagers et membres d'équipage, 1513 trouvent la mort dans cette catastrophe.

Aujourd'hui il existe une législation internationale, en matière de sécurité des personnes notamment, et tout transporteur est tenu de respecter les normes supranationales élaborées

aux fins de protéger les passagers. Les plus importantes d'entre elles sont certainement les Conventions SOLAS (**safety of life at sea**) (pour la sauvegarde de la vie Humaine en Mer). Une première esquisse de cette convention fût élaborée juste après le naufrage du Titan ic^{4o} et la Convention SOLAS connaîtra un certain nombre de modification dans le sens du perfectionnement. Cette convention contient des règles obligatoires rassemblées dans le vocable de normes ; et des directives, tendant à faciliter, tout en sécurisant, l'exploitation dans les transports maritimes de personnes, communément appelées pratiques recommandées. Tout ce dispositif international tend à améliorer la gestion de la sécurité, que la législation internationale désigne par le terme sûreté.

L'obligation de sécurité pesant sur le transporteur ne provient pas que de la convention SOLAS ; il existe aussi d'autres textes qui concourent à cette fin. Tel est le cas par exemple du Code ISPS, du Code ISM, de la Convention FAL, entre autres. Et l'OMI publie très souvent des circulaires, directives et résolutions allant dans ce sens. L'ONU, à son niveau, a eu à prendre pas mal de résolutions qui s'inscrivent dans cette perspective : notamment la Résolution 1373 (en 2001) sur la lutte contre le terrorisme qui a abouti par l'adoption par l'OMI, lors de sa 22^{ème} session de la résolution A.924 (22) en novembre 2001 dans un contexte de peur généralisée qui justifie la mise en place d'un tout sécuritaire. Toutefois, en matière internationale on note aussi une diversité de règles tendant à protéger les passagers.

b- La diversification des règles internationales de protection du passager

A côté de ces normes spéciales qui régissent l'activité de transport maritime au niveau international et qui ont aussi vocation à s'appliquer au niveau national, il y a les textes généraux qui procurent à toute personne une protection, et qui s'imposent à tous les exploitants de navire à passagers. Il s'agit principalement de la déclaration Universelle des Droits de l'Homme et de la Charte Africaine des Droits Humains. C'est d'ailleurs ces textes qui, à côté de certains textes, qui existent au niveau national et qui aussi se fondent sur eux, justifient la protection du passager clandestin. Sur le transport de passagers clandestins il y a, par exemple, la convention SUA de Rome, signée en 1988. Cette convention met en place un véritable dispositif de protection des passagers clandestins mais aussi de lutte contre l'expansion de ce fléau.

La pertinence de l'unification du Droit maritime au niveau international est à rechercher dans la facilitation de l'application ou la mise en œuvre des mesures et prescriptions d'une part et le règlement des conflits de lois en matière de transport international.

Toutefois dans l'encadrement international de l'obligation de sécurité, notons que l'élaboration du seul dispositif matériel composé de prescriptions et de proscriptions est loin d'être suffisant ; c'est ce qui justifie l'intervention de certains organismes internationaux en la matière.

c- L'assistance des organismes internationaux, acteurs en matière de sécurité des passagers

- ❖ On note, en effet, une implication pratique, et plus ou moins technique, de certains organismes spéciaux intervenant en matière de sécurité de la navigation. Leur profusion se traduit par une contribution significative au développement de l'ordre maritime international. De prime abord il peut sembler que la sécurité maritime ne doit relever que des services de l'OMI, mais l'exploitation maritime est d'une technicité telle que cet organisme spécialisé de l'ONU ne peut gérer seul la sécurité de la navigation et par là celle des passagers. Il faut donc s'intéresser à ces autres entités qui prêtent assistance à la fois à l'OMI dans l'élaboration de ses mesures, aux exploitants étant sur le terrain et aux acteurs de la vie quotidienne des navires.

L'une des plus importantes est l'organisation mondiale de météorologie nommée OMM. Elle communique des informations scientifiques qui font autorité sur les questions d'environnement atmosphérique, de climat, notamment des prévisions d'ordre météorologique et climatique. P. de la COCHETIERE disait, dans son article : la météorologie au service des usagers maritimes, que : « toutes les activités maritimes dépendent étroitement de la météorologie ; c'est là une évidence et même s'ils en plaisaient parfois, les gens de mer se gardent de négliger » les prévisions météorologiques. C'est que le temps qu'il fait est très important quand il s'agit de navigation. Ce qui donne toute son importance à cette organisation spécialisée de l'ONU qui dispose de moyens peu ou prou exorbitants et qui accroît sa force par la mise en place d'un réseau international et de structures régionales et sous régionales pour l'observation du temps et la diffusion des informations récoltées. Le vieux adage

qui disait : « qui veut mentir n'a qu'à parler de temps » est plus que jamais remis en cause et ce, au bénéfice des usagers du transport maritime.

A côté de cette structure d'autres ont un rôle non moins essentiel dans l'amélioration de la sécurité du passager : il y a les services d'hydrographie et de cartographie (B.H.I.), les services d'océanographie (C.O.I.) par exemple.

- ❖ Avec le souci d'amélioration de la sécurité de la navigation à travers la bonne compréhension des règles de droit en la matière, l'OMI est même allé jusqu'à la création en 1983 à Malmö (Suède) de l'Université Maritime internationale, qui offre une formation avancée à des administrateurs, éducateurs, et autres personnes s'occupant de transport maritime à un niveau élevé. Elle a aussi mis sur pied en 1989 l'institut de droit maritime international à la Valette (Malte) pour former des avocats spécialistes du droit maritime international. L'Académie maritime internationale, quant à elle, créée en 1989 aussi à Trieste en Italie offre des cours spécialisés sur différents domaines du droit de la mer. Et en plus de ces institutions qui lui permettent de perfectionner le droit de la navigation et par la même occasion d'augmenter la sécurité du passager dans le transport maritime l'OMI offre à certains de ses membres des séminaires de perfectionnement de leurs administrateurs pour leur permettre de rester au diapason du rythme avancé de la gestion sécuritaire, des pratiques et normes au niveau international. Dans le « guide du marin » de M. de KERHALLET en 1863, Capitaine de Vaisseau de la marine Impériale française. La législation internationale, quelque pertinente qu'elle puisse être ne suffit pas. Il faut que les Etats par les normes internes qu'ils édictent puissent l'accompagner et lui donner une, plus ou moins, parfaite application. C'est ainsi que l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur trouve grandement ses bases dans la législation nationale.

d- Les fondements nationaux de l'obligation de sécurité

Au niveau national tout l'édifice qui tend à protéger la personne repose sur sa sacralité qui est consacrée en Afrique par la Constitution. C'est en effet celle-ci qui rappelle

l'attachement du pays aux textes et principes internationaux auxquels il adhère. C'est aussi la constitution qui affirme expressément la sacralité de la personne et de tous ses attributs.

Toutefois il faut d'ores et déjà préciser qu'il ne sera pas question de se fixer sur la jurisprudence qui semble ne pas, ou très peu, exister en Afrique ; et la force de la doctrine guidera notre interprétation de la règle de droit. Au demeurant, on pourra se focaliser sur les fondements légaux ou législatifs et les fondements réglementaires de l'obligation de sécurité dont est créancier le passager dans le transport maritime.

d-1. Les fondements légaux de l'obligation de sécurité

Dès son accession à l'indépendance, l'Afrique a tenu à se munir d'une législation qui lui est propre et le domaine maritime faisait partie des priorités qu'il fallait réguler du fait du poids qu'il devrait avoir dans la politique économique du pays. C'est ainsi que dès 1962, le 22 mars, il se dota d'un Code de la Marine Marchande par la loi n°62-32 qui resta en vigueur pendant une quarantaine d'années et jusqu'à l'élaboration et la promulgation de la Loi n°2002-22 du 16 Août 2002 portant Code de la Marine Marchande et abrogeant celle de 1962 devenue obsolète en grande partie du fait de la ratification de la plupart des conventions internationales. La loi garde donc toute sa force face à cette internationalisation des normes d'exploitation dans le commerce maritime.

C'est que même si la préférence est pour le droit international en matière maritime, et pour bien des raisons, « la volonté des Etats (...) est indispensable pour que celui-ci puisse naître : les traités ne peuvent entrer en vigueur qu'après signature, ratification ou adhésion et publication. Les lois ont donc, au moins médiatement, leur place en droit international et l'on peut dire que s'agissant du droit de la mer, cette place est de choix avec les notions nouvelles de plateau continental et de zone économique exclusive (ZEE) ».

Aussi faudra-t-il relever que le législateur sénégalais a préféré fixer lui-même un certain nombre de règles qui font peser sur le transporteur une obligation de sécurité dont bénéficient les passagers. Il en est ainsi avec l'obligation de souscription d'assurance qu'il impose à tout transporteur. Et il s'agit d'une police d'assurance qui vient renforcer les garanties de sécurité pour mieux protéger les voyageurs. La réglementation par le code de la marine marchande du régime des passagers clandestins est aussi un moyen pour le législateur sénégalais de prendre en compte l'exigence d'une protection de cette catégorie de voyageurs même si leur présence à bord n'est pas encouragée. La loi pose aussi l'exigence de veiller à la sécurité du navire, à sa

stabilité, ..., ainsi qu'à l'hygiène des infrastructures d'exploitation et de transport ; et ces mesures sont à ranger au nombre de celles qui fondent l'obligation de sécurité dont est créancier le passager. Le code de la marine marchande exige un minimum de sécurité avant de prendre la mer et cette exigence est mise en oeuvre par la fixation d'un certain nombre de conditions avant de pouvoir participer à l'activité commerciale maritime. Cependant la loi ne réglemente pas tout jusqu'au détail, elle renvoie certains aspects de cette réglementation au domaine réglementaire.

d-2. Les fondements réglementaires de l'obligation de sécurité

Le code de la marine marchande est censé prendre en charge toute l'activité maritime mais pour bien pallier à l'éventualité de toutes les spécificités qui peuvent apparaître elle laisse une certaine marge de manœuvre à l'autorité maritime administrative. Dans bien des dispositions du code, le législateur fait état de l'expression « autorité maritime compétente », il s'empresse de nous livrer le sens dans lequel il emploie ces termes. Il s'agit « du ministre chargé de la marine marchande et des fonctionnaires auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs. A l'étranger cette autorité désigne l'ambassade ou l'autorité consulaire. Cependant dans les ports étrangers où il n'existe pas d'ambassade ou de consulat du Sénégal par exemple, l'Autorité Maritime locale, après accord du gouvernement dont elle relève, peut se voir déléguer les pouvoirs dévolus en la matière aux ambassades et consulats du Sénégal » et à côté de cette compétence de l'autorité maritime l'article 2 du code fait état de l'existence d'un Conseil Supérieur de la Marine marchande qui contribue aussi à l'élaboration des normes de sécurité.

Le rôle de l'autorité maritime en matière sécuritaire est très étendu. Et elle a une compétence exclusive en matière d'interdiction de la navigation dans certaines zones. C'est ainsi qu'aux termes des dispositions de l'article 13 du code, in fine, « l'autorité maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie des navires lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques sont défavorables, lorsqu'il existe des obstacles à la navigation, ou pour des raisons d'ordre public ». Et le second et le dernier alinéa de l'article 14 ajoute qu'elle « a le droit d'interdire la navigation dans un port ainsi que l'entrée et la sortie de ce port à tout navire dont l'état de navigabilité est défectueux et

susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes se trouvant à bord et pour celle des tiers ainsi que pour toute infraction à la législation et à la réglementation maritime ». Dans ces situations l'autorité maritime exerce une véritable mission de contrôle de l'activité de navigation maritime. Mais notons que cette mission, si elle n'est pas exécutée avec la rigueur nécessaire, peut être fatale aux passagers. C'est ce qui ressort des propos de l'enquête technique qui a suivi le naufrage du *joola* car l'autorité maritime qui reconnaît avoir remarqué les conditions dans lesquels l'exploitation de ce navire se faisait, n'a nullement songé à interdire à ce navire d'appareiller. Pourtant toutes les raisons de retenir ce navire au port étaient réunies, mais enfin on n'est pas encore à l'époque où les administrations de nos Etats seront conscientes qu'une simple tolérance voire négligence dans l'accomplissement de notre mission, qu'elle soit peu ou prou conséquente, peut être la cause d'un désastre.

Il faut aussi considérer le rôle non moins important des commissions de contrôle qui doivent vérifier la conformité entre les installations des navires et la nécessité d'une sécurité à bord. Encore que ces commissions soient en mesure d'exercer avec la rigueur nécessaire leurs prérogatives. L'obligation de sécurité tient donc beaucoup du contrat de transport mais cette relation entre transporteur et voyageur n'est pas laissée à la discrétion de l'autonomie des volontés. Pas mal d'acteurs interviennent en amont comme en aval mais tous dans le but de préserver la sécurité de cet inconnu qui n'est pas toujours conscient de tous les risques du voyage qu'il entreprend. L'obligation de sécurité que l'on fait peser sur le transporteur, qui est présumé être un professionnel, revêt donc tantôt un caractère contractuel tantôt un caractère extracontractuel ; et dans ce dernier cas elle tient son fondement de la coutume, des traités (au niveau international) ou encore de la loi et des règlements au niveau national et local. Il faudrait tout de même, quand on note l'importance des bases sur lesquelles elle repose, pouvoir en mesurer l'étendue.

II- L'ETENDUE DE L'OBLIGATION DE SECURITE

Si l'étude de la question de l'existence de l'obligation de sécurité a révélé que ses sources étaient très diversifiées, il reste que, pour une bonne appréciation de son exécution, il demeure important d'en sonder les tenants et les aboutissants. Il est nécessaire de s'avoir jusqu'où va cette obligation dont est bénéficiaire le passager. Pour cela il faut revenir à la définition de la sécurité, elle-même, qui nous permettra d'en mesurer l'étendue. La sécurité

désigne la prévention des risques de toute nature et la protection des personnes contre les accidents, les sinistres et catastrophes ; l'objectif de sauvegarde de la société et l'organisation de celle-ci par la préparation et la mise en œuvre de moyens d'intervention et de secours dans le cadre de plan d'organisation ; ainsi que les mesures tendant d'une part à venir au secours de la victime et d'autre part à compenser, chez elle, la réalisation de ces risques. De cette définition il découle que l'obligation de sécurité s'étend pendant toute la durée de la traversée. Mais si par malheur un dommage se réalisait, l'obligation de transporter la personne en sécurité se transforme en une obligation de réparation du préjudice causé. L'obligation de sécurité est inhérente au contrat de transport et pendant toute la durée de celui-ci, le passager bénéficie d'une protection. Et pour bien en mesurer l'ampleur il convient d'en étudier les moyens et mécanismes avant de s'intéresser aux garanties prévues pour son efficacité.

1- Les mécanismes de protection du passager

La prise en charge de la sécurité du passager est très particulière en ce qu'elle varie en fonction de l'étape et du degré d'exécution de la prestation de transport. Et ce particularisme se note encore plus dans le cadre du transport maritime. Il se manifeste dans l'obligation de protéger le passager à la fois sur le navire et dans les zones d'exploitation de celui-ci d'une part et la présence de dispositif de prévention et d'intervention en cas de réalisation des risques d'autre part.

a- La protection de la personne à bord du navire dans les zones d'embarquement et de débarquement

La dissociation de ces deux obligations ne saurait se faire, c'est ce qui explique que la protection de la personne se fasse pendant toute la durée de la traversée. On ne pourrait nier que le déplacement est le principal objet du contrat, mais il est admis que le passager cherche à être transporté sain et sauf et ce, jusqu'à sa destination. Pour la prise en charge de sa sécurité le moment du début ne correspond pas au départ du navire mais à celui de l'accomplissement des formalités relatives à son départ et dès lors que le passager se met à la disposition du transporteur. C'est pour cette raison que l'obligation de sécurité couvre aussi bien la traversée que l'embarquement et le séjour du passager dans le hall d'embarquement et court non

seulement jusqu'à l'arrivée du navire mais aussi jusqu'à ce que le passager soit remis à lui-même. Ce qui explique cette extension c'est que le transporteur se caractérise par la maîtrise qu'il a sur l'outil de transport. Dans le transport, le passager se caractérise par sa passivité. C'est l'interdépendance qu'il y a entre l'obligation de transporter et celle de le faire en toute sécurité qui justifie la tendance des juges à condamner le transporteur en engageant sa responsabilité contractuelle. C'est donc sur la base du contrat de transport que s'établit le plus souvent la sanction du défaut de sécurité. C'est ainsi que le régime de la responsabilité du transporteur varie en fonction des cas. On distingue ainsi les accidents survenus à un passager, qui s'aventure dans une zone qui lui est interdite, des naufrages. Dans le premier cas de figure le juge est moins enclin à sanctionner sévèrement le transporteur que dans le second cas où il est posé une présomption de responsabilité. C'est ainsi qu'en France la loi du 18 juin 1966 fait la distinction entre les sinistres collectifs et les accidents individuels. L'importance de cette distinction est à rechercher dans l'étendue du rôle que peut jouer le passager dans la réalisation des accidents. Il peut ainsi se blesser en courant à bord ou en se penchant par un hublot, mais il a très peu de chance de provoquer un naufrage. Toutefois il faut noter que le champ d'application de l'obligation contractuelle de sécurité a connu une évolution notable. Une certaine tendance de la doctrine, à laquelle adhère d'ailleurs le doyen Rondiére, voudrait qu'elle ait pour critère d'application le contact pris par le passager avec l'instrument de transport : elle commencerait donc à partir de l'embarquement et le capitaine a ainsi une obligation de superviser l'embarquement des passagers. Et si on suit ce raisonnement l'obligation contractuelle de sécurité aurait pour fin la séparation entre le passager et le navire. Mais, qu'advierait-il du passager s'il venait à avoir un accident sur le quai ? Dans ce cas le juge vérifiera le rôle que le transporteur aura joué et la protection du passager se fera sur le champ de la responsabilité délictuelle. Toutefois à bien analyser certaines règles internationales on note un souci d'étendre l'obligation de sécurité.

Le 21 novembre 1911 la Cour de Cassation, pour admettre que la responsabilité du transporteur soit contractuelle, juge que l'exécution du contrat de transport comporte l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination.

C'est du moins ce que prévoit l'article 645 du COCC qui reste le droit commun en matière de transport de personnes

Cours de transport des voyageurs

Pierre Amédée Trayé BOLO IRIE BI

Ingénieur en Transport et Logistique 0749753968/0141525326. bitapamede@gmail.com

2- Les garanties de la sécurité du passager

Au nombre des garanties que l'on a pour la sécurité on a d'une part l'exigence d'un degré élevé de sécurité dans les navires qui permet de prévenir la réalisation de plupart des menaces à la vie des passagers et l'optimisation de la réaction si ces menaces venaient, malgré tout, à se réaliser. Aussi dans ce dernier cas de figure les compagnies d'assurances sont, le plus souvent, les seules à même de prendre en charge les victimes. C'est ainsi que ces deux aspects de la protection de la personne transportée ont vu leur consécration en obligation pleine et entière pesant sur le transporteur et ayant la qualité de condition sine qua none pour la licéité de l'exploitation d'un navire et l'exercice de l'activité de transport maritime de personnes. Le législateur pose, à cet effet une obligation de conformité aux normes de sécurité d'une part et une obligation de souscription d'assurance d'autre part. Le législateur sénégalais quant à lui pose une obligation générale de sécurité pesant sur tous les navires. Aux termes de l'article 57 du code de la marine marchande⁵⁶, « tout navire qui entreprend la navigation en mer doit être en bon état de navigabilité convenablement armé, équipé et apte à l'emploi auquel il est destiné ». La clarté de cette disposition est assez édifiante. Elle implique la prise en charge des normes de sécurité depuis la construction du navire et pendant toute la durée de l'exploitation. Toutefois, cette conformité ne saurait être laissée sans contrôle.

La navigation maritime est un privilège auquel n'ont accès que les navires présentant un degré satisfaisant de sécurité. L'article 58 de la loi 2002-22 ne dit pas autre chose en disposant qu' : «un navire ne peut être utilisé dans la navigation maritime s'il ne remplit pas les conditions de sécurité prescrites en ce qui concerne notamment :

- la construction, les agrès et appareils, les instruments et installation du bord, la signalisation, la prévention et l'extinction des incendies, les moyens d'assèchement ainsi que l'hygiène et l'habitabilité du bord ;
- la stabilité, la flottabilité et les lignes de charge ;
- les organes de propulsion et de direction ;
- les effectifs et la qualification professionnelle des membres de l'équipage ;
- toutes autres conditions requises en ce qui concerne la sécurité de la navigation et le sauvetage de la vie humaine en mer. » Il découle de ces dispositions que le respect et la

conformité aux normes de sécurité s'étend de la construction à la durée entière de l'exploitation et concerne tous les aspects du navire. Et toute cette réglementation est établie dans le but de garantir aux passagers une sécurité implacable. Ces normes de sécurité sont complétées par d'autres établies par voie réglementaire⁵⁷ en plus des normes établies par la loi elle-même ; mais force est de constater que ce domaine relève plus de la compétence des organismes internationaux qui disposent de plus d'experts et donc sont plus en mesure d'en déterminer les tenants et les aboutissants. C'est ainsi que l'essentiel des normes de sécurité sont retrouvées dans le code ISM et dans les normes ISO. C'est dire que la normalisation qui est un concept de plus en plus en vogue n'a pas épargné le domaine de la navigation maritime. Par exemple, il est très souhaitable, pour la construction d'un navire de faire référence à la norme ISO 14001 qui est établie en cette matière. Cette norme exige, depuis la conception du navire, la prise en compte de certains paramètres. Ainsi l'architecture navale prend en compte beaucoup de considération et de normes pour la définition de la forme du navire et de ses caractéristiques. L'architecture navale prise dans le sens où le définit Dominique Paulet privilégie le côté conception avec le choix des matériaux, l'évaluation des contraintes, des équilibres, des poids, le choix et la disposition des équipements, plutôt que la forme le style. Le développement de la technologie est, pour cela, mis à la disposition de la navigation. Et on obtient aujourd'hui des navires plus grands, plus rapides, plus confortables et présentant plus de garanties de sécurité. La conformité des navires en exploitation aux normes de sécurité ne saurait être édictée sans la mise en place d'un système de contrôle.

Les articles 59 et 60 de la loi 2002-22 disposent respectivement que « les prescriptions relatives à la sécurité de la navigation sont précisées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, et que « le ministère chargé de la marine marchande peut rendre obligatoire les prescriptions techniques découlant du règlement d'une société de classification agréée et relatives à la construction, à l'armement et à l'équipement des navires »

Le destin normal de toute obligation est sa bonne exécution, c'est dire que dans la grande majorité des cas, celle-ci devrait se dénouer par sa réalisation spontanée et surtout scrupuleuse. Dans cette hypothèse elle s'éteint et se consomme sans heurt, ni difficulté. Pourtant, il arrive que l'exécution de bien des obligations pose problème « soit que le débiteur de l'obligation se montre récalcitrant ou déloyal ; soit qu'il éprouve, en toute bonne foi, du mal à honorer son engagement ; soit encore que des circonstances de force majeure viennent perturber le cours normal des choses... ». Pour une raison ou pour une autre l'obligation peut donc ne pas connaître une issue heureuse : il peut s'agir d'une inexécution de la part du débiteur, ou simplement d'une mauvaise exécution. L'application de cette réalité dans le lien qu'il y a entre le transporteur et le passager montre toute l'utilité qu'il y a à pousser la protection dont bénéficie ce dernier jusqu'à l'exécution de l'obligation de sécurité. La simple édicition de cette obligation ne suffit donc pas à assurer une protection au passager, il faut alors veiller à sa bonne exécution. Celle-ci, au cas où elle connaîtrait une fin heureuse, donc qu'elle serait parfaitement exécutée, ne pose pas problème. C'est ce qui faisait dire à un auteur que les conventions bien exécutées n'ont pas d'histoire. Ce qui nous pousse à nous intéresser au cas de manquements qui pourraient affecter l'obligation et à leur régime juridique. Ce manquement est sanctionné par l'engagement de la responsabilité, dans les cas où on est en présence d'une faute, tel que définie par l'article 118 du Code des obligations civiles et commerciales⁶⁸ et l'absence de celle-ci entraîne certaines atténuations dans la sanction. Il convient alors de voir d'abord la place de la faute dans l'engagement de la responsabilité avant d'en venir à la nature des sanctions qui peuvent en découler.

I- LA PLACE DE LA FAUTE DANS L'ENGAGEMENT DE LA RESPONSABILITE

1- L'engagement de la responsabilité du transporteur

Dans les mécanismes de protection du passager il est prévu que le transporteur ainsi que les personnes agissant pour son compte veillent, chacun en ce qui le concerne, sur la sécurité du passager. Toutefois, en justice cette distinction entre le transporteur et ses préposés disparaît

presque; en effet c'est le transporteur qui, la plupart du temps, est sanctionné pour la faute qu'il a commise, mais aussi pour celles commises par ses préposés, dans tous les cas c'est la qualification de la faute qui est à la base de cette sanction.

a- **La qualification de faute**

Conformément au droit positif, il est tout à fait normal que l'auteur d'une faute soit sanctionné. Définie comme un manquement à une obligation préexistante, la faute est tantôt nautique tantôt commerciale.

A.1- La faute nautique

Le manquement à l'obligation de sécurité est dit faute nautique s'il est relatif à l'armement du navire. Il est admis qu'il pèse sur le transporteur-armateur une obligation de maintenir un bon état de navigabilité du navire. La simple insuffisance des matériaux nécessaires à une bonne exploitation du navire peut ainsi, être constitutive d'une faute. C'est pour cette raison que la conformité aux normes de sécurité a été érigée en obligation. Le défaut de conformité du navire, ou des installations qui lui sont accessoires, aux normes minimales de sécurité est ainsi constitutif d'une faute. C'est que l'obligation de sécurité est à la fois une obligation de moyen et de résultat. L'obligation de sécurité, dans ses aspects relatifs à l'armement pèse sur l'armateur pendant toute la durée de l'exploitation. Nul n'a le droit d'exploiter un navire qui ne respecterait pas les normes suffisantes de sécurité établies par les organes de l'OMI. Si on admet que l'accomplissement de cette obligation se manifeste, en principe, par la détention régulière de son permis de navigabilité, on reconnaît alors que l'inexistence de ce permis coïncide dans la plupart des cas avec le défaut de conformité ; même si la seule détention du dit permis ne signifie pas que le navire est et demeure en bon état de navigabilité. Il s'agit d'une présomption simple de conformité dont bénéficie ledit navire détenteur dudit permis. L'appréciation de la faute nautique donne toute leur importance aux contrôles de conformité ainsi qu'à l'expertise maritime, qui permettent d'apprécier, même après coup, par une enquête technique ou une expertise, la conformité d'un navire à la réglementation sécuritaire. Tel fut le cas suite au naufrage du joola⁶⁹. L'appréciation de la faute nautique peut se faire en amont comme en aval. Dans la première situation, elle entraîne une interdiction de naviguer, qui peut intervenir par un retrait du permis ou par un maintien à quai...et dans la seconde, elle entraîne une condamnation, judiciaire pour la plus part du temps. Cette faute peut consister en

l'inexistence d'un élément ou matériel nécessaire à une navigation, ou au secours ; ou en la défaillance de ce matériel. La conformité d'un navire à la législation sécuritaire en matière maritime s'apprécie selon des règles spécifiques à chaque forme de navigation. Ainsi un navire peut être suffisamment armé pour un cabotage interne mais ne pas être apte à effectuer un transport international. La faute nautique s'apprécie par conséquent presque au cas par cas. Mais quel que soit sa forme, elle pèse toujours sur l'armateur contrairement à la faute commerciale qui elle pèse sur l'affréteur-transporteur. C'est pour cette raison qu'il est aussi fait obligation au premier de se couvrir auprès des compagnies d'assurance par la souscription d'une police pour ses passagers. Cette distinction entre la faute nautique et la faute commerciale vient à la suite de la distinction apparue dans la pratique entre l'armateur et l'affréteur. Il est donc aussi nécessaire d'éclaircir les contours de cette faute dite commerciale.

A.2- La faute commerciale

A l'inverse de la faute nautique, la faute commerciale est celle qui n'est pas relative à l'armement du navire mais qui est le fait du transporteur dans l'exploitation du navire. Le transport demande une certaine minutie pour la protection des passagers. Il s'agit, en effet, d'une activité qui demande un grand degré de professionnalisme. Et c'est ce qui justifie qu'elle soit soumise à une réglementation on ne peut plus particulière, mais enfin cela semble n'être qu'à titre théorique... Dans la navigation commerciale, le législateur est très protectionniste des intérêts du passager et c'est ce qui est à la base du souci de rigueur dans l'exploitation et dans l'exercice de cette activité. Et la sanction de la faute commerciale va dans le sens de la protection du passager contre l'exploitant qui voudrait faire un excès de bénéfice sacrifiant par la même occasion la sécurité de l'exploitation. C'est par exemple le cas de la surcharge du navire. On ne saurait reprocher le non-respect du nombre maximum de passager qu'à celui qui est chargé de l'exploitation commerciale du navire ou de la partie affrétée à cet effet. Une seule négligence peut donc suffire pour que le transporteur soit sanctionné. Il peut s'agir d'un manquement quelconque à la sécurité du passager car l'obligation de sécurité est ici une obligation de résultat. Ce qui est établi c'est que le passager doit arriver sain et sauf à sa destination ; alors la non arrivée du passager sain et sauf à bon port suffit et le transporteur peut voir sa responsabilité engagée dès lors que le dommage qu'a subi le passager a un lien quelconque avec l'exploitation. Et d'ailleurs en cas de lésion corporelle ou de perte de vie, la

responsabilité du transporteur est engagée d'office sauf si lui-même apporte la preuve que « ni lui ni ses préposés ont commis ni une faute ni une négligence. » On note que le législateur ne fait pas la distinction entre la commission de la faute ou de la négligence par le transporteur lui-même ou par ses préposés. En réalité, il ne s'intéresse qu'à l'existence de la faute elle-même ou de la négligence et moins l'auteur.

b- L'indifférence de la distinction entre le transporteur et ses préposés

A la lecture des dispositions du code de la marine marchande, on note que le transporteur répond à la fois des fautes qu'il a lui-même commises mais aussi de celles commises par ses préposés car dans tous les deux cas l'exploitation se fait en son nom et pour son compte.

B1- La responsabilité du transporteur pour ses fautes et pour celles de ses préposés

Le transporteur est responsable des fautes qu'il a lui-même commises. Ainsi l'armateur qui ne met pas à la disposition de son affréteur un navire suffisamment armé répond de cette insuffisance, il doit alors lui-même exécuter, ou veiller à l'exécution, de toutes les obligations qui sont à sa charge. Que ce soit l'armateur, pour la faute nautique, ou l'affréteur, pour la faute commerciale, il s'agit ici d'une responsabilité du fait personnel. Cette responsabilité est régie au Sénégal par l'article 118 du COCC et en France par les articles 1382 et 1383, ainsi que par l'article 489-2 du code civil. Elle sanctionne ainsi l'armateur qui n'a pas accompli son obligation d'équiper le navire et l'affréteur qui n'exploite pas le navire conformément à la réglementation. Le transporteur répond ainsi non seulement de toutes les fautes qu'il aura commises, mais encore de celles commises par ses préposés. Dans ce cas de figure la responsabilité revêt les caractéristiques d'une responsabilité du fait d'autrui.

Il s'agit du cas particulier prévu à l'article 1384-5 du code civil français et les articles 142 et 146⁷⁰ du COCC. Et à l'assemblée plénière de la Cour de cassation française⁷¹ de préciser que : «le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par le commettant n'engage pas sa responsabilité ». Le domaine du transport est l'un des domaines de prédilection de cette responsabilité et le législateur, dans le code de la marine marchande, ne semble pas s'écarter de cette idée. En effet il précise expressément que c'est la

responsabilité du transporteur qui est engagé car le lien de subordination, qui existe entre ses employés et lui, fait que ceux-ci agissent en son nom et pour son propre compte.

B2- Les fondements de cette responsabilité : l'exploitation au nom et pour le compte du transporteur

Si l'article 3 de l'Acte Uniforme portant droit commercial général⁷² dispose qu'ont le caractère d'acte de commerce ... les opérations de transport... c'est parce qu'il compte classer les auteurs de ces actes au rang des commerçants. Il faut alors pour exercer la profession de commerçant remplir certaines conditions. Il s'agit d'accomplir ces opérations de transport à titre de profession habituelle, en son nom et pour son propre compte. Cette condition n'est ici remplie que par le transporteur ; et ses employés ne sont regardés que comme ses préposés, envers qui il est un commettant. L'exploitation se fait en son nom : c'est ce qui ressort de la subordination qui existe dans les rapports qu'il entretient avec ses employés. Tout le personnel marin dépend, en effet du capitaine du navire, qui est seul maître à bord. Le capitaine représente à la fois l'armateur et l'affrèteur. Il défend leurs intérêts à bord, donc agit pour leur compte. D'ailleurs il lui est interdit d'agir pour son compte personnel⁷³. Le capitaine ainsi que toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage agissent au nom et pour le compte du transporteur. La qualité de commerçant est ainsi un critère essentiel pour l'engagement de la responsabilité du transporteur pour un manquement à l'obligation de sécurité envers le passager. C'est que c'est le transporteur qui est créancier de cette obligation et non les membres de l'équipage, ceux-ci ne sont, en principe, liés que par le contrat de travail, ou de prestation de services, qui les met en rapport avec leur employeur, ou le bénéficiaire de ces prestations, selon le cas. Toutefois il faut faire la part des choses car quand un membre de l'équipage commet une faute qui est détachable de sa fonction, il peut voir alors sa responsabilité délictuelle ou quasi- délictuelle engagée.

Le passager, par le contrat de transport qu'il a conclu, n'est lié qu'au transporteur et en général il n'agit en justice que contre ce dernier et c'est à celui-ci de se retourner contre les personnes qu'il estime fautives pour tenter d'obtenir d'eux le remboursement de ses frais.

2- **L'engagement de la responsabilité de personnes autres que le transporteur**

En général, le passager ayant subi un dommage ou ses ayants droit dirigent leur action contre le transporteur. Ce dernier s'il estime que la cause du dommage ne provient pas de son chef, peut se retourner contre d'autres personnes qui sont des tiers au contrat de transport et dans certaines situations la loi permet l'engagement de la personne assurant le commandement du navire.

a- La responsabilité de personnes au contrat de transport

La notion de tiers s'apprécie ici en rapport avec ou non le contrat de transport. Il faut alors distinguer selon que c'est la responsabilité de l'entrepreneur ayant intervenu sur le navire et le cas où le partage de responsabilité et la limitation de responsabilité sont envisageables.

- **Le constructeur et le réparateur responsables des dommages causés par le vice caché du navire.**

La responsabilité du transporteur peut se justifier par le lien qui existe entre la réalisation du dommage et l'état du navire. S'il s'avère que l'état du navire est la cause du dommage et que cet état est le fait d'un vice ayant atteint le navire lors de l'exécution du contrat d'entreprise. En d'autres termes si le dommage est le résultat d'un vice du navire, il est possible pour le transporteur de se retourner contre son entrepreneur qui selon le cas est soit le constructeur soit le réparateur du navire. C'est qu'en matière contractuelle le maître d'œuvre est tout à fait dans le droit d'attendre de son entrepreneur la conformité entre le bien qui lui est livré et ses attentes légitimes. Et la notion d'attentes légitimes renvoie à celles de cause et d'objet non du contrat de transport mais ici, du contrat d'entreprise. Il est exigé dans l'exécution du contrat une conformité entre l'ouvrage réalisé et son objet. Dans les deux cas, ici spécifiés, il s'agit d'une part de la construction d'un navire conforme à l'usage auquel il est destiné et d'autre part de la remise en état d'un navire pour son type d'exploitation habituelle. Si donc l'entrepreneur dans la réalisation de son ouvrage venait à y laisser des vices susceptibles de causer des dommages, sa responsabilité serait engageable pour ces dommages. Il faut noter au passage que la réception sans réserve de l'ouvrage ne signifie pas sa conformité totale aux attentes

légitimes. Pour les vices apparents du navire, le problème se pose avec moins d'acuité que pour les vices cachés. Dans la situation d'un vice apparent du navire, le transporteur ne devrait pas mettre en mer le navire, au moins si ce vice est de nature à affecter la sûreté du voyage à entreprendre, ne serait-ce que pour l'obligation de n'exploiter que les navires en bon état de navigabilité. Mais pour le vice caché c'est les articles 144 et 146 du code de la marine marchande qui règlent la question. Le premier dispose que : « le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la réception du navire sans réserve par le client ». Et le second précise que « l'entrepreneur qui a procédé à la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultants de son travail... ». Il faut tout de même préciser que l'action en garantie pour les vices cachés est d'une prescription annale et celle-ci ne commence à courir qu'à partir de la découverte du vice. L'usage du terme de «garantie » par le législateur semble, notons-le au passage, être la cause d'une difficulté d'interprétation : s'agit-il d'une obligation d'assurer au client la possession paisible de l'article ou s'agit-il d'une responsabilité pleine et entière qui pèse sur l'entrepreneur ? Cette distinction semble toutefois vaine si l'on considère la sanction car le manquement à l'obligation de garantie elle-même est sanctionné par l'engagement de la responsabilité de l'entrepreneur.

La responsabilité de personnes autre que le transporteur ne se limite pas à celle de l'entrepreneur. Elle apparaît aussi dans certaines situations où on note un partage des responsabilités qui naît de la distinction entre l'affréteur, l'armateur et même le propriétaire du navire.

- **La distinction entre le propriétaire, l'armateur et l'affréteur du navire.**

En matière de transport maritime, on note très souvent une distinction entre l'affréteur, le propriétaire et l'armateur du navire. Cette distinction ne manque pas d'affecter le régime des responsabilités. En effet, en la matière, le transporteur n'exploite que très rarement son navire ; alors que ce dernier est à la base de l'engagement des responsabilités. Il se pose très souvent le problème de savoir quelle personne sanctionnée. Doit-on engager la responsabilité du propriétaire dont le bien est à la base du dommage, ou celle de la personne dont dépendait l'équipement du navire qui a causé le tort au passager ou enfin faut-il se retourner contre la personne au profit de laquelle se faisait l'exploitation du navire ? Si ces trois situations ne

concernent que la même personne, il y a moins de difficultés. Mais si toutefois ces trois personnes sont distinctes, il faudra identifier la nature de la faute. C'est alors que la distinction entre la faute nautique et la faute commerciale revêt toute son importance. Si la faute est nautique la responsabilité pèse sur l'armateur et si elle est commerciale elle entraîne la sanction du transporteur ayant affrété le navire. La distinction entre le propriétaire et l'armateur n'est pas aisée dans la pratique. Ces deux se confondent très souvent mais c'est dans ce domaine que l'on note toute l'importance de la sous-traitance. En effet le propriétaire arme très souvent lui-même son navire mais il arrive qu'il en confie l'équipement à un spécialiste. Pourtant cette distinction entre l'armateur principal et un armateur secondaire qui ne s'occupe que de l'équipement d'une partie du navire semble assez erroné car d'un certain point de vue quand on considère que le navire ne constitue qu'un seul corps, donc une entité indivisible. Toutefois, il faudrait préciser que le propriétaire bénéficie d'une limitation de responsabilité. En effet l'article 112 du code de la marine marchande précise que : « ...le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat ... limiter sa responsabilité envers ses cocontractants et des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire, ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'état du navire ». Et l'alinéa 2 de la même disposition de préciser qu'il peut même limiter sa responsabilité pour des mesures prises afin de prévenir ces dommages ou pour des dommages causés par ces mesures ». Il faut, cependant retenir que cette limitation de responsabilité n'est pas absolue. Le législateur pose lui-même deux restrictions : la première c'est la commission par le propriétaire même d'une faute dont la preuve est avérée ; et la seconde tient en la provenance du dommage du fait personnel du propriétaire ou de l'omission par lui-même téméairement faite, avec l'intention de provoquer ce dommage ou simplement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait. Il faut ajouter à cette remarque l'extension faite par le législateur du bénéfice de la limitation de responsabilité à l'affrètement, l'armateur, ainsi qu'à l'armateur-gérant, entre autres. D'ailleurs cette extension touche aussi le capitaine dont la responsabilité peut aussi être engagée suivant un régime plus ou moins particulier.

b- La responsabilité de la personne assurant le commandement du navire

Le code de la marine marchande identifie le capitaine comme étant toute personne qui exerce régulièrement le commandement du navire. Il est vrai que la responsabilité personnelle du

capitaine est assez rarement engagée. Il ne faudrait tout de même pas en déduire que cette responsabilité n'est pas engageable ou même qu'elle n'est pas engagée. Tel n'est pas le cas. En effet même si en matière de responsabilité civile, s'il est vrai que, dans la pratique, un armateur, après un sinistre maritime, hésitera toujours à mettre en cause la responsabilité personnelle d'un capitaine, en craignant que son action ne suscite une réprobation générale, le capitaine n'en est pas pour autant intouchable. Il se pose alors la question de savoir dans quelles situations la responsabilité du capitaine peut-elle être engagée.

Il est nécessaire, pour apporter une réponse claire à cette question de revenir sur les conditions d'engagement de la responsabilité du capitaine avant de préciser le domaine et le régime de la protection dont il bénéficie face à l'engagement de sa responsabilité.

B1- Les conditions d'engagement de la responsabilité personnelle du capitaine

Au Sénégal par exemple, le législateur prévoit que le capitaine répond de ses fautes, même légères dans l'exercice de ses fonctions. Il s'agit d'une responsabilité qui obéit aux règles du droit commun. Et l'idée selon laquelle le capitaine n'est pas attaqué en justice est fausse, même si les passagers sont plutôt prédisposés à attaquer le transporteur, exploitant du navire, et à celui-ci de se retourner contre son capitaine. Cependant il y a des passagers qui agissent directement contre le capitaine. C'est ainsi que dans l'affaire du navire Himalaya, une passagère britannique, certes particulièrement irascible, avait personnellement mis en cause le capitaine d'un paquebot après qu'elle ait été blessée à l'occasion de son réembarquement suite à une escale. Et le litige est allé jusqu'à la Court of Appeal britannique, laquelle, dans un arrêt du 21 octobre 1954 a déclaré l'action de la passagère recevable, et, de surcroît, refusé au capitaine le bénéfice de la clause d'exonération de responsabilité figurant au dos du billet de passage (Lloyds Law Reports, 1954.2.267). Aussi en droit français, dans l'affaire de l'Ann Bewa, soumise à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence le 21 février 1979 (Droit Maritime Français 1980.151), c'est le capitaine du navire, et lui seul (l'armateur et l'affrètement ayant échappé à toute responsabilité pour des raisons de procédure), qui a été condamné à indemniser les tiers lésés par l'incendie du navire, dû à des fautes d'arrimage, et ce à hauteur de près de quatre millions de francs français. Toutefois, il faudrait distinguer sa responsabilité pénale de sa responsabilité civile. La première pose moins de difficultés car elle est très liée à

l'individu et ne s'écarte que très peu des règles de droit commun. En France, par exemple c'est la loi du 10 juillet 2000, insérée dans l'article 121-3 du Nouveau Code pénal qui règle de façon simple la question. Ce texte énonce que "les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement. C'est le cas s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer". La responsabilité civile, par contre, nous met face à de très complexes situations car dans bien des cas on ne sait pas qui sanctionner. Le législateur sénégalais pose alors le principe de l'engagement de la responsabilité du transporteur pour ses fautes, même légères. La question de la distinction selon la gravité de la faute ne se pose donc pas en droit sénégalais. Pourtant en France la distinction entre la faute simple, la faute lourde et la faute inexcusable du capitaine est à la base d'une vive controverse sur la question de la limitation de l'irresponsabilité du capitaine, en tant que préposé du transporteur.

B2- La problématique de la protection du capitaine face à l'engagement abusif de sa responsabilité.

Les capitaines exerçant dans le champ d'application de la législation sénégalaise sont très fortement exposés à la sévérité. Ce fut le cas, en France pendant une certaine période (de l'Ordonnance de la Marine de 1681 à l'article 221 du code de Commerce et en droit contemporain, avec l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969). Cette sévérité explique que les règles du droit français aient fait l'objet en 1967 d'une critique approfondi, critique émanant de Robert Garron⁷⁶. Le Professeur Pierre Bonassies⁷⁷ rappelle que : « Cet auteur avait proposé de distinguer entre le promoteur d'activités qu'est l'armateur, et le simple réalisateur qu'est le capitaine, lequel n'agit jamais que dans le cadre des instructions données par l'armateur, et pour le compte de celui-ci. Et il lui apparaissait que le responsable des dommages causés par l'exploitation d'un navire devait demeurer le seul armateur, le capitaine n'engageant sa responsabilité personnelle que très exceptionnellement, en cas de faute lourde détachable de son service. Mais le Doyen Rodière, rédacteur de la loi de 1969 n'a pas cru

pouvoir suivre les idées développées par Robert Garron, idées que cependant il connaissait fort bien. Cette loi a donc, comme nous l'avons vu, maintenu la règle classique de la responsabilité du capitaine, sans distinguer d'ailleurs entre sa responsabilité à l'égard de l'armateur et sa responsabilité à l'égard des tiers.»⁷⁸ Aujourd'hui la thèse défendue par le Professeur Robert Garron semble avoir triomphé.

II- LA SANCTION DE L'ENGAGEMENT DE LA RESPONSABILITE

L'appréciation de la responsabilité du transporteur dépend grandement de la qualification de l'obligation de sécurité qui pèse sur lui. Pour engager la responsabilité du transporteur, il faut savoir d'abord s'il pèse sur lui une obligation de moyens ou de résultat. En effet l'engagement de la responsabilité du transporteur n'est effectif que si sa faute est à l'origine du dommage. Celui-ci pour être réparable doit être exempt de causes d'exonération, c'est alors seulement que la sanction pourra être effective. Il faudra donc en préciser les modalités avant de faire ressortir les situations et circonstances dans lesquels dès le transporteur peut être exonéré.

a- Les modalités de la sanction de la faute

L'engagement de la responsabilité du transporteur entraîne sa sanction mais cette sanction est de nature assez variée car le législateur a mis en place une large gamme de sanction parmi lesquelles il faudra choisir selon le mode de règlement des contentieux qui opposent le transporteur aux passagers dont il doit assurer le déplacement et principalement sur la question de la sécurité de ces derniers. Une fois la nature de la sanction précisée il faudra en apprécier les quantités.

❖ La nature de la sanction

La nature de la sanction est très fortement liée à son origine. Il est nécessaire de distinguer selon que le juge est intervenu ou non dans son élaboration. On précisera tout d'abord les sanctions judiciaires avant d'en venir à l'étude des sanctions extrajudiciaires.

A.- Les sanctions judiciaires (civiles ou pénales)

Les sanctions provenant des juges sont de différents ordres. On distingue principalement les sanctions civiles des sanctions pénales. C'est que la nature de la sanction est une conséquence directe de la nature de la faute qui est à sa base. Les sanctions civiles viennent donc à la suite de l'engagement de la responsabilité civile du transporteur. Cette sanction civile est, par conséquent, un effet direct soit de l'engagement de la responsabilité civile délictuelle, soit de la responsabilité civile contractuelle... N'oublions pas que l'obligation de sécurité est de nature contractuelle⁸⁰. En France la cour de cassation a admis la nature contractuelle de l'obligation de sécurité depuis 1911. Et dans les situations où il est difficile de démontrer de la nature contractuelle de l'obligation de sécurité, le passager dispose d'une possibilité de tenter sa chance au niveau de la responsabilité délictuelle. A côté de ce régime de responsabilité civile, il existe des sanctions pénales à l'encontre de personnes ayant commis des infractions. Il en est ainsi en cas de terrorisme maritime. Et il faut préciser que le régime pénal en vigueur en matière maritime est assez dérogatoire et est précisé dans le code de la marine marchande⁸¹ ; même si certaines dispositions du code pénal sénégalais restent applicables. Toutefois, il faut préciser que l'engagement de la responsabilité du transporteur au plan pénal n'implique pas toujours un engagement de la responsabilité du transporteur au civil. Et toutes les sanctions ne sont pas d'ordre judiciaire. Il existe en effet des sanctions extrajudiciaires : il s'agit de sanctions administratives et à côté de celles-ci il existe les solutions provenant des modes amiables de règlement du conflit.

❖ **Les sanctions extrajudiciaires (sanctions administratives ou conséquences des solutions amiables)**

La résolution du contentieux relatif à la gestion de la sécurité du passager dans le transport maritime n'est pas toujours l'œuvre du juge. C'est que dans certaines situations le passage devant les juridictions n'est pas nécessaire. Tel est le cas si les parties décident de procéder à un règlement amiable de leur litige. Il est donc admis pour les parties qu'elles aient recours soit à la transaction ou soit à l'arbitrage. C'est ainsi que l'article 732 du code de la marine marchande prévoit le principe selon lequel «les litiges maritimes nés à l'occasion de l'application du code de la marine marchande peuvent être soumis à la procédure de l'arbitrage ». Les personnes concernées par un litige qui est relatif à la question de la sécurité du passager peuvent donc valablement choisir de régler leur différend par un arrangement

conclu à l'amiable. C'est une résurgence du principe de l'autonomie de la volonté qui règne dans quasiment tous les domaines du contrat. Au Sénégal c'est d'ailleurs un mode semblable de règlement qui a été privilégié suite au naufrage du joola H le président de la République ayant très tôt proclamé et reconnu la responsabilité de l'Etat du Sénégal. L'un des aspects positifs de cette attitude est qu'elle a permis un gain de temps pour certaines victimes et certains ayants droits de victimes même si dans une grande part on assiste à la naissance d'autres difficultés quant à l'identification de ces ayants droits et leur indemnisation effective. L'originalité dans les solutions prises à l'amiable est que la partie dont la responsabilité est engagée, reconnaît-elle même cet état de fait et négocie le quantum de la sanction qui lui sera appliquée... Toutefois, il est nécessaire de préciser que la solution à l'amiable n'est pas le seul mode de règlement des manquements à l'obligation de sécurité. En effet l'autorité maritime est souvent appelée à se prononcer sur le non-respect des prescriptions en matière de sécurité de la navigation. Il s'agit en effet d'un domaine qui relève exclusivement de sa compétence. Il exerce ainsi un contrôle en amont comme en aval et s'il s'avère qu'un navire ou qu'une navigation n'est pas conforme aux prescriptions en vigueur, il entre dans ses fonctions de sanctionner l'auteur de cette non-conformité. La sanction prise à cet effet est une sanction administrative susceptible de recours devant les juridictions de l'ordre administratif.

Aux fins du code de la marine marchande on entend par autorité maritime le ministre chargé de la marine marchande et les fonctionnaires et autorités auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs.

C'est ce qui ressort des articles 13 et 14 du code de la marine marchande. La sanction du non-respect de l'obligation de sécurité peut être de différentes natures certes, mais cette différence de nature n'est pas la seule susceptible d'exister. En effet cette différence apparaît aussi dans l'établissement du quantum de la sanction.

❖ Les quanta de la sanction

La substance de la sanction varie d'une part selon son origine et d'autre part selon le manquement pour lequel il est établi. Ainsi on assiste tantôt à la réparation du préjudice causé au passager et tantôt à l'interdiction qui affecte l'exploitation du navire en cause sans pour

autant oublier de rappeler les sanctions liées aux infractions pénales dont le quantum ne diffère presque pas de celui rencontré dans le droit commun.

➤ **La réparation du préjudice**

Le professeur Didier Martin affirme à juste titre que la responsabilité civile désigne le régime de la sanction de réparation encourue du fait du dommage causé à autrui. La sanction en elle-même se manifeste par l'octroi de dommages et intérêts. Ceux-ci sanctionnent une inexécution partielle ou totale ou une mauvaise exécution du débiteur. En effet la défaillance du débiteur le met en devoir de réparer le préjudice éventuellement souffert par le créancier du fait de l'inexécution. Et l'article 133 du COCC prévoit que «Le préjudice est en principe réparé par équivalence en allouant à la victime des dommages et intérêts. » et l'article 134 ajoute que « Les dommages et intérêts doivent être fixés de telle sorte qu'ils soient pour la victime la réparation intégrale du préjudice subi ». Ce principe est un peu remis en cause en matière maritime. Il s'agit d'un domaine où la responsabilité est limitée. C'est ainsi que l'article 479 du code de la marine marchande dispose que : « la responsabilité du transporteur, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée à un montant fixé par la convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages adoptée le 13 décembre 1974. » il ajoute qu'une limite de responsabilité plus élevée peut être fixée par décret. Le problème avec cette disposition c'est qu'elle renvoie à une convention qui n'a pas été ratifiée par le Sénégal. Mais si l'on s'en tient aux propos du professeur Ibrahima Khalil Diallo cela ne change rien à son applicabilité en ce qui concerne en tout cas l'indemnisation des victimes du joola, car la loi ne renvoie pas à toute la convention mais seulement à une disposition de cette convention. Si l'on s'en tient aux barèmes prévus par cette convention chaque victime du joola devrait recevoir près de 37 millions de francs CFA or cette même convention prévoit une limitation des indemnités à un plafond de 25 millions de francs CFA. Passé ce montant les plafonds ne s'appliquent plus. Ce qui fait que les sommes prévues deviennent inopératoires.

La réparation du préjudice subi par le passager ou par ses ayants droits se fait la plupart du temps par l'octroi de dommages et intérêts. Et il n'y a pas de distinction selon qu'il s'agisse de responsabilité d'origine contractuelle ou délictuelle. Dès lors qu'il s'agit d'une responsabilité

civile, la réparation se fait par l'octroi de dommages et intérêts. Il en est de même quand la victime se porte partie civile dans le cadre d'un procès pénal. En dehors de la réparation civile d'autres sanctions peuvent être prononcées contre le transporteur fautif. Telle est le cas des sanctions administratives qui se résument quasiment à une interdiction qui porte d'une manière ou d'une autre sur l'exploitation du navire.

➤ **L'interdiction relative à l'exploitation du navire**

La navigation maritime est soumise à des conditions de sécurité. Cette soumission se manifeste à travers l'obligation de détenir des titres de sécurité. En effet, le transporteur n'obtient ces titres que si le navire qu'il exploite obéit aux normes minimales de sécurité. Par la délivrance du permis de navigabilité, l'autorité maritime peut exercer un contrôle a priori sur la conformité du navire. Il lui est même possible d'exercer, a posteriori, ce contrôle. Au cas où le transporteur ne respecterait pas son obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité, ce qui est le principal fondement à la bonne exécution de l'obligation de sécurité qui pèse sur lui, l'autorité maritime peut lui refuser l'obtention du permis de navigabilité. L'autorité maritime tient cette prérogative des articles 15 et 32 combinés, et des articles 37 et suivants du code de la marine marchande. Ce code, par pure logique, met aussi à la disposition de l'autorité maritime des moyens juridiques pour lui permettre de retirer les autorisations qu'elle avait délivrées au transporteur. C'est ce qui ressort du dernier alinéa de l'article 49 du code précité. Elle peut aussi, hormis la faculté qu'elle a de refuser le renouvellement des titres de sécurité, « prendre toutes les mesures en vue d'empêcher le navire de quitter le port où il se trouve » (article 37, alinéa 1^{er}). En plus, elle peut « interdire la navigation, ainsi que l'entrée et la sortie à tout navire dont l'état de navigabilité est défectueux et susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes se trouvant à bord et pour celle des tiers, ainsi que pour toute infraction à la législation et à la réglementation maritime. » Malgré la mise à sa disposition de toutes ces prérogatives pour assurer une protection efficace aux passagers, il est déplorable que, dans les pays en voie de développement, l'autorité maritime ne fasse pas usage, du moins pas avec toute la rigueur qu'il faut, des pouvoirs dont elle dispose pour assurer une plus grande sécurité dans la navigation maritime. C'est ainsi que dans le rapport d'enquête technique qui a suivi le naufrage du *Joola*, il a été reproché à l'autorité maritime de n'avoir pas fait usage de son

pouvoir de retenir le navire à quai, alors qu'elle disposait de tous les moyens nécessaires à cet effet ; pourtant, toutes les conditions étaient réunies pour que ce navire ne puisse pas appareiller dans l'intérêt des passagers qui y avaient embarqués.

L'interdiction qui affecte l'exploitation du navire et la réparation du préjudice causé, par l'engagement de la responsabilité civile ne sont pas les seules sanctions susceptibles d'être appliquées au transporteur malveillant. Cependant, elles sont les plus fréquentes. Il va sans dire qu'il existe d'autres sanctions qui peuvent être prononcées à l'encontre du transporteur fautif. Il en est ainsi des sanctions pénales qui accompagnent les infractions à la réglementation maritime. Pour se dégager face à ses créanciers, le transporteur peut se prémunir contre l'engagement de sa responsabilité en excipant une exonération.

b- Les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur

Elles varient selon la nature du dommage. Et la doctrine ainsi que la jurisprudence distinguent le dommage individuel du dommage collectif. Cette distinction suit celle de l'accident individuel qui est opposé à l'accident collectif ou pour certains le sinistre majeur. Selon le caractère de l'accident les causes d'exonérations varient. Le transporteur ne dégage sa responsabilité devant un accident collectif que si ce dernier provient d'un cas de force majeure (paragraphe 1) mais il se dégage face à un accident individuel par la faute du passager (paragraphe 2).

❖ La force majeure

La responsabilité du transporteur est sévère en cas d'accident collectif ou sinistre majeur (Pour P. Bonassies « un sinistre majeur est un sinistre qui affecte la sécurité du navire dans son entier, ou est à tout le moins susceptible d'affecter cette sécurité (un incendie partiel) et qui peut toujours se développer et s'étendre à la totalité du navire ».). L'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur n'en est pas pour autant, seulement, une obligation de résultat, faisant peser sur lui une présomption irréfragable de faute quel que soit l'événement à l'origine de l'accident. Elle reste une obligation de moyens, mais une obligation de moyens renforcée par une présomption simple de faute quel que soit l'événement à l'origine de l'accident que le transporteur peut renverser en prouvant que ni lui, ni son équipage n'ont

commis de faute ou de négligence à l'origine du sinistre. Toutefois, Monsieur Bonassies se prononce en faveur de l'obligation de résultat du transporteur, car si d'après les textes le débiteur peut s'exonérer en prouvant qu'il n'a pas commis de faute (présomption simple), en pratique il ne le peut pas, car les tribunaux appliquent cette cause d'exonération de manière très restrictive. Ce qui est exigé de lui c'est la preuve que le dommage provient d'un cas de force majeure. Il faut alors préciser les caractéristiques de cette force majeure avant d'en venir aux limites posées quant à cette exemption de responsabilité

✓ **Caractéristiques de la force majeure**

Les tribunaux appliquent l'exonération par la force majeure de manière très restrictive. La simple preuve que la cause de l'accident reste inconnue ne suffirait pas à le libérer. Il faudra donc qu'il établisse la cause du sinistre d'abord et qu'il parvienne à démontrer que ni lui, ni ses préposés ne sont à l'origine du dommage. Pour cela il faut que la cause du naufrage remplisse les conditions de droit commun de la force majeure. Ainsi selon, le professeur Didier Martin : « la responsabilité du débiteur défaillant doit cesser d'être engagée chaque fois que l'inexécution définitive apparaît justifiée par une circonstance invincible. » En effet il estime raisonnable qu'il n'y ait lieu à aucune réparation lorsque, par suite de la de force majeure le débiteur a été empêché de faire ce à quoi il était obligé.⁸⁶ Et l'article 129 du COCC ajoute que « Il n'y a pas de responsabilité si le fait dommageable est la conséquence d'une force majeure ou d'un cas fortuit, c'est-à-dire d'un événement extérieur, insurmontable et qu'il était impossible de prévoir ». Il faut donc que l'événement soit extérieur, insurmontable et imprévisible. La rigueur dont les tribunaux font preuve dans l'appréciation de la force majeure, qui est assimilée au cas fortuit s'explique par l'avancée des technologies. Aujourd'hui en effet, si les nouvelles techniques d'information et de communication sont à la disposition de tout un chacun, il s'y ajoute que l'obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité impose aux transporteurs de se conformer aux normes. De toutes les façons l'exonération par la force majeure n'est pas absolue puisque dans certaines conditions elle ne saurait courir. Il s'agit en effet d'une limitation du champ de cette exonération.

✓ **Les limites au champ de l'exonération par la force majeure**

A côté des conditions exigées pour pouvoir bénéficier de l'exonération de responsabilité (conditions relatives à l'événement constitutif de force majeure), le législateur pose d'autres conditions négatives qui sont en réalité des limites au bénéfice de l'exonération pour cause de force majeure. Il s'agit d'abord de la commission d'une faute par le débiteur. L'article 129 in fine précise d'ailleurs que : « La faute de l'auteur du dommage annule l'effet exonératoire du cas fortuit ou de force majeure s'il est établi que sans elle cet événement aurait été sans effet sur l'acte de l'auteur du dommage. » Et l'article 477 du code de la marine marchande ajoute que l'exonération de responsabilité ne court pour le transporteur que s'il apporte la preuve que: l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à sa négligence, ni à celles de ses préposés. Il apparaît clairement que la commission d'une faute par le transporteur est de nature à annihiler les effets de la force majeure quant à l'exonération. A cet effet il convient de préciser qu'une simple négligence suffit pour que l'exonération ne puisse pas courir. Le législateur précise que l'auteur de la faute importe peu. L'effet est le même que la faute ou la négligence proviennent du transporteur ou de ses préposés.

Il faut voir dans la limitation du champ de l'exonération pour force majeure, une consécration a contrario du principe de précaution ou de due diligence qui est une sorte d'obligation nouvelle pesant sur le transporteur. Ce principe est d'autant plus important que de nos jours l'état de la technologie est telle que l'on peut a priori être informé bien à l'avance des conditions dans lesquelles se fera la navigation. En plus la présence à bord de certains outils accroît le degré de sécurité dont bénéficient les passagers. Cela peut expliquer que les tribunaux soient beaucoup plus enclins à faire preuve d'une plus grande intransigeance à l'égard du transporteur.

Les causes de l'exonération de la responsabilité ne se limitent pas à la force majeure ou au cas fortuit, elles vont bien au-delà et englobent aussi les fautes du passager que l'on cherche à protéger...

❖ La faute du passager

Le transporteur est, en principe, responsable dès lors qu'il n'exécute pas son obligation de sécurité même s'il s'agit d'un accident, au moins pour les sinistres collectifs. C'est que pour

les accidents individuels, il n'y a pas de présomption de responsabilité. Il faut dans ce cas que le passager demandeur devant les juges fasse la preuve de l'existence d'une faute commise par le transporteur ou, au moins, d'une faute ou d'une négligence dont celui-ci doit répondre. Il se pose alors le problème de l'appréciation de la gravité de la faute (A) et de son incidence sur la libération du transporteur (B).

✓ **La gravité de la faute du passager**

La gravité de la faute du passager se mesure d'abord par ses effets, si l'accident est entièrement imputable à la faute de la victime, le transporteur n'assume aucune responsabilité. Les passagers doivent être prudents et attentifs aux risques. Par exemple, le passager est tombé dans l'escalier par inattention⁸⁷; ou la passagère qui est tombée de sa couchette en voulant descendre⁸⁸ ; ou de la passagère qui s'est blessée en glissant sur la pont du navire qui venait d'être lavé, alors que des panneaux avaient été posés en divers endroits du navire indiquant les heures de lavage des ponts et recommandant de faire attention, les voyageurs pouvant, d'ailleurs accéder aux restaurants en empruntant des passages internes⁸⁹. Ensuite il faut noter que la faute du passager n'est pas de nature à causer un naufrage ; du moins en principe pour ce qui est de la faute civile et l'article 644 du COCC ajoute que « Le voyageur est tenu de respecter les consignes de sécurité et de discipline imposées par le transporteur pour la bonne exécution du contrat. » En fonction de la gravité de la faute du passager, l'effet qui lui est attaché sera différent.

✓ **L'effet de la faute commise par le passager sur la réparation de son dommage.**

Selon l'étendue du rôle que la faute a joué, son impact sur la responsabilité du transporteur ne sera pas le même. On verra donc le transporteur tantôt exonéré totalement et tantôt partiellement. Si la faute du passager est la seule cause du dommage, il est tout à fait normal que le transporteur soit totalement exonéré. C'est que le principe qui veut que tout dommage causé à autrui soit réparé par la personne par le chef duquel il est arrivé est tout à fait compatible avec la situation de non condamnation dans laquelle se trouve le transporteur, au cas où le passager serait seul à l'origine de son préjudice. D'ailleurs, à propos de l'effet de la faute de la victime sur la responsabilité du transporteur, l'article 130 du COCC est très clair. Il

dispose qu'elle peut la faire disparaître si elle présente, pour l'auteur du dommage, les caractères d'un cas fortuit ou d'une force majeure. Si par contre la faute du passager ne contribue que dans une certaine mesure au dommage qu'il a subi et qu'une faute dont doit répondre le transporteur, a été commise, l'exonération ne sera que partielle. Et il appartiendra au juge de déterminer le montant de la somme de nature à libérer le transporteur. C'est ce qui justifie aussi que l'article 130 du COCC pose le principe selon lequel la faute de la victime atténue la responsabilité de l'auteur du dommage dans la mesure où elle a concouru à le causer. Ce qui sous-tend cette idée c'est que la réparation du dommage causé ne doit se faire qu'à hauteur du préjudice causé et elle doit être faite par l'auteur du dommage. Or il est aberrant de penser que le passager puisse s'indemniser lui-même. C'est le même fondement qui justifiait le non cumul des réparations qui prévaut en la matière en évitant ce même effet en ce qui concerne l'indemnisation par le transporteur au-delà du préjudice qu'il a causé.

1- Quels sont vos droits en cas d'interruption de voyage ?

En cas d'annulation ou de départ retardé d'un service de transport de passagers :

- le transporteur doit informer les passagers de la situation dans les plus brefs délais, au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue. Dans le cas d'un retard, le transporteur doit également informer les passagers de l'heure estimée de départ et de l'heure estimée d'arrivée, dès que ces informations sont disponibles ;
- en cas d'annulation du départ ou si celui-ci est retardé de plus de 90 minutes, les passagers se voient offrir gratuitement des collations, des repas ou des rafraîchissements en suffisance compte tenu du délai d'attente ;
- si un séjour d'une nuit devient nécessaire, le transporteur doit offrir, si possible, un hébergement gratuit aux passagers. Le transporteur peut limiter le coût total de l'hébergement à 80 € par nuit et par passager, pour un maximum de trois nuits.
- **Lorsqu'un départ est annulé ou retardé de plus de 90 minutes**, les passagers doivent se voir offrir immédiatement de choisir entre un réacheminement vers la destination finale dès que possible et sans supplément, ou le remboursement du prix du billet et, s'il y a lieu, un service de transport de retour gratuit vers le point de départ initial. Le dédommagement est compris entre 25 et 50 % du prix du billet. La variation jouera selon l'ampleur du retard et la durée initiale du voyage.

NB : Les transporteurs ne sont pas tenus d'offrir aux passagers un hébergement d'une nuit ou une indemnisation lorsque l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité.

2- Quels recours en cas de perte de bagages ?

Le transporteur est responsable pour les préjudices causés par des événements survenus au cours du transport :

- pour les bagages en cabine : le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice lui est imputable. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime ;

- pour les autres bagages : il est responsable, sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

Dans tous les cas, l'indemnité est limitée :

- pour les bagages de cabine, à environ 2 800 € par passager et par transport ;
- pour les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, à environ 16 000 € par véhicule et par transport ;
- pour tous les autres, à environ 4 300 € par passager et par transport.

3- Que faire en cas d'accident corporel ?

En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, le transporteur est responsable :

- si ce préjudice est causé par un événement maritime. Le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas environ 320 000 €, sauf si le transporteur prouve que l'événement résulte d'un événement extérieur à caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou résulte en totalité du fait d'un tiers ;
- si le préjudice dépasse la limite d'environ 320 000 €, le transporteur est responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice soit survenu sans faute ou négligence de sa part. Voir [le règlement \(CE\) n° 392/2009](#).

4- Quels sont les droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite ?

Le traitement des personnes handicapées ou à mobilité réduite doit être non discriminatoire.

La fourniture gratuite d'une assistance à leur intention est obligatoire, tant dans les terminaux portuaires qu'à bord des navires, ainsi qu'un dédommagement financier en cas de perte ou de dégradation de leur équipement de mobilité. Voir les chapitres II et III du [règlement \(CE\) n° 1177/2010](#).

5- Que faire en cas de litige ?

Dans un premier temps, une démarche « amiable » auprès du service clientèle compétent de votre opérateur de transport est à privilégier (conservez une copie de votre réclamation).

Cours de transport des voyageurs

Pierre Amédée Trayé BOLO IRIE BI

Ingénieur en Transport et Logistique 0749753968/0141525326. bitapamede@gmail.com

Les transporteurs et les exploitants de terminaux ont prévu un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et les obligations visés par le règlement :

- la plainte doit être introduite dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle le service de transport a été exécuté ou aurait dû l'être ;
- dans un délai d'un mois à partir de la réception de la plainte, le transporteur ou l'exploitant de terminal doit vous informer que votre plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen.

La réponse définitive vous est donnée dans un délai de deux mois à partir de la date de réception de la plainte.

Dans un second temps, d'autres démarches amiables ou judiciaires sont possibles

I- GENERALITE

Le continent africain fait régulièrement les gros titres des journaux grâce à des taux de croissance à deux chiffres, une classe moyenne émergente, une explosion des communications mobiles et de vastes ressources minières inexploitées. Pourtant, les retombées se font attendre et les bénéfices de cette prodigieuse croissance sont compromis par des problèmes structurels persistants, le manque d'infrastructures étant souvent citée. Les réseaux routiers, ferroviaires aussi bien que les ports ne sont pas adaptés à l'expansion du continent et au développement économique régional. Les réseaux ferrés en particulier souffrent de plusieurs décennies d'investissements directs insuffisants, d'une mauvaise gestion des infrastructures et d'une exploitation inefficace du matériel roulant. Si les États et les agences de développement cherchent à y remédier, et malgré certains progrès observés çà et là, le renouveau des chemins de fer tarde. Compte tenu de l'importance de son rôle dans la facilitation du commerce et le développement économique et social, on peut se demander pourquoi un continent de la taille de l'Afrique, qui compte plus de 20 pays enclavés, peine encore à assurer la capacité et la fiabilité de son réseau ferroviaire.

Au tournant du siècle dernier, un certain nombre de pays africains confrontés à un secteur ferroviaire en perte de vitesse et à la recherche d'une réponse à la nécessité impérieuse d'investir dans l'infrastructure ferroviaire, ont décidé de faire appel au secteur privé dans l'exploitation et la gestion des réseaux ferroviaires et d'établir des partenariats public-privé sous forme de contrats de gestion ou de concession. Si dans certains cas, cette solution a connu un succès relatif (Madagascar, Côte d'Ivoire et Cameroun) et a permis de maintenir les réseaux opérationnels ou de surmonter les inefficacités pénalisantes des équipements publics et de l'exploitation des chemins de fer par des compagnies nationales, les concessionnaires privés eux-mêmes semblent ne s'être pas attaquer aux problèmes opérationnels récurrents, liés notamment à l'évolution de la structure du marché et de la demande, à la concurrence accrue et à la gouvernance. Les nouveaux opérateurs ont également dû faire face aux défis liés à la sous-capitalisation, à l'augmentation des coûts de gestion de l'infrastructure ou à une régulation insuffisante.

En Côte d'Ivoire, le transport par fer est très peu développé. En effet, on a une voie ferrée reliant Abidjan au Burkina Faso. Cette voie ferrée est longue de 639km (Abidjan - Laleraba). Le trafic ferroviaire influence principalement les régions ivoiriennes qu'il traverse. Du nord au sud, les peuples des agglomérations traversées par le chemin de fer avaient la "culture du train" jusqu'à une époque récente où le trafic ferroviaire a subi une sévère concurrence de l'avion et surtout des cars transporteurs de voyageurs au point où celui-ci a considérablement baissé.

II- REGLEMENTATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL DES VOYAGEURS

Le transport ferroviaire est régit dans le cadre international par la Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 9/05/1980. Elle comporte les principales parties suivantes :

- ✓ La COTIF ou convention proprement dite ;
 - ✓ L'OTIF (l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires) ;
 - ✓ Appendice A à la COTIF : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (RU-CIV) ;
 - ✓ Appendice B à la COTIF : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU-CIM) et de ses annexes ;
 - Annexe I : RID ou Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
 - Annexe II : RIP ou Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers;
 - Annexe III : RICO ou Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs;
 - Annexe IV : RIEx ou Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express.
 - Appendice C à la COTIF : RID ou Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses ;
 - Appendice D à la COTIF : Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU-CUV) ;
 - Appendice E à la COTIF : Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU-CUI) ;
 - Appendice F à la COTIF : Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU-APTU) ;
 - Appendice G à la COTIF : Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU-ATMF).
- Les transports en trafic international direct sont soumis :
- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)», formant l'Appendice A à la Convention;
 - aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)», formant l'Appendice B à la Convention.

RU-CIV : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Appendice A à la Convention COTIF)

TITRE PREMIER – GÉNÉRALITÉS

Article premier

Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

- a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le

dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) “transporteur” désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) “transporteur substitué” désigne un transporteur, qui n’a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l’exécution du transport ferroviaire;
- c) “Conditions générales de transport” désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) “véhicule” désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l’occasion d’un transport de voyageurs.

Article 4

Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d’autre de la frontière, lorsqu’il n’y a pas d’autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d’autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis

à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II - Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Article 7

Titre de transport

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport :

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat

III- LA LIGNE DE CHEMIN DE FER ABIDJAN-OUAGADOUGOU

En 1894, Jean-Baptiste Marchand alors capitaine, propose la création d'un chemin de fer permettant de relier le littoral et l'intérieur de la Côte d'Ivoire¹, qui est une colonie française autonome depuis le décret du 10 mars 1893². Plusieurs tracés sont étudiés par l'administration des travaux publics qui en 1903 choisit Abidjan comme point de départ d'une ligne allant vers le « pays baoulé »³.

Le chantier débute peu après et prend rapidement du retard du fait des difficultés rencontrées. En 1913, le chantier arrive à Bouaké situé à 315 kilomètres d'Abidjan avant d'être arrêté par le début du conflit de la Première Guerre mondiale. Les travaux reprennent en 1920, Ferkessedougou est atteint en 1929 et, en 1934, la ligne arrive à Bobo-Dioulasso au point kilométrique 800, mais la progression du chantier est stoppée pour reprendre la section d'Abidjan à Agboville. Très ralentie pendant la Seconde Guerre mondiale, la progression de la ligne atteint Ouagadougou en octobre 1954, ce qui représente un linéaire de 1 145 kilomètres de voie ferrée.

IV- PARTENAIRES DANS LA MISE EN CONCESSION

A partir des années 80, la plupart des réseaux ferroviaires africains se sont trouvés dans une situation très critique : déclin du trafic et des recettes, manque d'orientation commerciale, mauvaise qualité des services, transport de voyageurs déficitaire, insuffisance d'entretien, importants sureffectifs du personnel, manque de discipline en matière technique et financière et lourdes pertes financières. Les tentatives de restructuration des chemins de fer en les maintenant en tant que sociétés publiques ont généralement échoué. La participation du secteur privé dans l'exploitation du réseau selon un régime de concession apparaît comme étant de nos jours un instrument prometteur pour transformer les chemins de fer en entreprises de type commercial. Cette note examine la technique de concession qui a été adoptée avec succès en Amérique latine, puis appliquée pour la première fois en Afrique subsaharienne en Côte d'Ivoire et au Burkina, les deux États ayant conjointement décidé, en décembre 1994, la mise en concession du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou à un exploitant privé.

CHP 8: ORGANISATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS FERROVIAIRES
I- La SITARAIL
1- Historique de création de la SITARAIL

La SITARAIL est la Société internationale de Transport africain sur Rail. Elle possède du matériel roulant et gère le réseau ferroviaire. La SITARAIL a été créée le 12 décembre 1994. En effet, en raison des difficultés de gestion de la RAN (Régie Abidjan de 1960 en vue de créer au niveau de chaque pays une société d'exploitation Niger), la Côte d'Ivoire et Burkina Faso ont convenu d'abroger la convention de chemin de fer. Ainsi, la SICF (Société Ivoirienne de Chemin de Fer) et la SCFB (Société de Chemin de Fer Burkinabé) furent créées le 1er juin 1989. La SICF deviendra plus tard la SITARAIL après sa privatisation en 1990.

2- Rôle de la SITARAIL

La SITARAIL est une société dont le capital est détenu par des opérateurs économiques africains et européens. Elle est chargée d'exploiter les services de transport ferroviaire nationaux et internationaux des marchandises et des personnes entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. La convention de concession a été conclue pour une durée de 15 ans prolongeable à la fin de chaque terme.

L'activité ferroviaire dans les deux (2) Etats étant un service public, les activités concédées sont aussi des activités de service public mais le concessionnaire dispose d'une liberté tarifier commerciale. Cependant depuis 1994, le transport ferroviaire est privé en Côte d'Ivoire.

3- Matériel et équipement
❖ Matériels

La SITARAIL dispose de :

- 46 éléments moteurs (dont 18 locomotives) ;
- 69 voitures à voyageurs réparties comme suit :
 - 5 voitures de 1ère classe
 - 55 voitures de 2ème classe
 - 3 voitures-restaurants
 - 5 voitures couchettes

➤ 1 voiture grille-bar

- 814 wagons de marchandises (appartenant à la SITARAIL et à des particuliers)
- 18 fourgons pour les colis express et les bagages.

❖ **Equipement**

La SITARAIL gère:

- un réseau de 639km de voie principale reliant Abidjan à Laleraba
- une voie secondaire Treichville-Vridi de 12km
- des voies d'évitement.
- des voies de tirage
- des voies de services
- des voie-mères d'encombrement

Par ailleurs, le réseau comporte 35 gares et 13 haltes. Les principales gares sont: Treichville, Abidjan-lagune, Agban, Agboville, Dimbokro, Bouaké, Katiola, Ferkessédougou, Ouangolo et Laleraba. Les installations de télécommunication exploitées par la SITARAIL comprennent:

- un réseau automatique de téléphonie et de télégraphie de gestion
- un réseau radiotéléphonie

Les installations de signalisations regroupent :

- la signalisation mécanique
- la signalisation lumineuse

CHP 9 : REGLEMENTATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS ROUTIER

I- GENERALITE DU TRANSPORT ROUTIER

La route est la voie de communication terrestre de première importance. La route présente un avantage majeur qui fait oublier tous les handicaps des humains et leurs choses à se déplacer. Elle est la seule à mailler totalement un territoire, à permettre de relations directes d'un point à autre sans rupture de charge.

C'est donc tout logiquement que la route a supplanté les autres modes de transport en ce qui concerne les liaisons intracontinentales.

En Afrique, la route assure près de 80% du transport de marchandises et 90% du transport 4é des voyageurs.

Le développement du transport routier a engendré quelques problèmes :

- Il est facteur de pollution ;
- Il est responsable de l'engorgement des centres urbains (favorise l'exode rural) ;
- Il nécessite des investissements de plus en plus importants de la part de collectivités locales, des conseils généraux et de l'Etat.

Enfin, il est de plus en plus perçu comme le symbole de l'individualisme.

1- Les acteurs

Les acteurs du domaine du transport routier regroupent les compagnies publiques ou privées, les syndicats, les divers conducteurs, les pouvoirs publics (Ministères des transports, Districts, Mairies...)

2- Infrastructures : Le réseau routier

Depuis une trentaine d'années, la Côte d'Ivoire dispose du meilleur réseau routier d'Afrique Noire de part sa qualité, sa densité et sa diversité.

Le **réseau routier** classé de la **Côte-d'Ivoire** comprend 1 575 kilomètres de routes internationales et 8 150 kilomètres de routes locales. La Côte d'Ivoire possède 224 km d'autoroutes desservant plusieurs quartiers d'Abidjan (Cocody à Yopougon) et reliant à d'autres villes comme Abidjan à Yamoussoukro et Abidjan à Grand-Bassam. Cette autoroute, appelée l'Autoroute du Nord permet de relier la capitale politique et la capitale économique,

et d'améliorer le trafic routier ; en projet son prolongement de Yamoussoukro vers Bouaké ainsi que la mise en fonction de deux péages. L'autoroute Abidjan vers Grand-Bassam est achevée.

Retenons aussi que la Côte d'Ivoire est le premier pays en Afrique subsaharienne à se doter d'une route à long terme (2×3 voies).

13000km de route non bitumée mais de viabilité permanente (c'est-à-dire praticables toutes les saisons)

2000km de bonnes pistes (régulièrement entretenues)

32000km de routes secondaires (trafics peu dense).

Toutes ces routes et pistes permettent de relier tant bien que mal toutes les villes et tous les villages du pays et aussi de joindre certains pays frontaliers

3- Le parc automobile

Il est composé de véhicules de marchandises et de personnes. Dans le transport de marchandises la gamme de véhicule est très variée :

Les véhicules d'une pièce (camion)

Les véhicules articulés (tracteurs + semi-remorque : 3 à 5 essieux) ; une semi-remorque régulière a un volume qui varie de 30 à 70 m³ tandis le poids maximum à l'essieu est de 8 à 13 tonnes. Les trains routiers (Camions + remorque) ; ils sont peu nombreux en Côte d'Ivoire car la réglementation les y interdit cause de leur poids et de leur dimension,

4- Le transport de voyageurs

A. Le transport collectif urbain

1. Les taxis compteurs

Ils sont dotés d'un compteur Baro kilométrique. Ils opèrent sur tout le territoire du District Autonome d'Abidjan. Ils sont aussi négociables et ils ont une couleur rouge et une antenne comme signes distinctifs. Ils ne peuvent transporter que plus de quatre (4) passagers au maximum.

Les taxis villes ou taxis communaux ou woro-woro

Ils relient les différentes communes du District Autonome d'Abidjan. On les retrouve également à l'intérieur du pays dans les grandes villes comme Yamoussoukro, Bouaké, Man, Gagnoa, Daloa, San Pedro, Korhogo etc.

2. Les mini car ou gbaka

Ils opèrent seulement dans quelques communes du District Autonome d'Abidjan et ils permettent de relier certaines villes de l'intérieur entre elles et Abidjan -Les autobus (cas de la SOTA)

On a les autobus ordinaires et les autobus express. La SOTRA gère plusieurs lignes reliant les communes du District Autonome d'Abidjan

B. Le transport interurbain

1. Les taxis brousse

Ils relient des villes voisines d'une même région

2. Les autocars

Ils sont gérés par des compagnies privées telles qu'UTB, MTT, CK, SITO, STIF...

Le parc des autocars a doublé de 1984 à 1994 en passant de 560 à 1086 cars. Aujourd'hui, on estime le parc des autocars à près de 1700 cars transporteurs de voyageurs.

C. Le transport inter Etat

Il permet de relier par des autocars certaines grandes capitales et villes des pays limitrophes.

D. Le transport de tourisme

Il s'agit du transport organisé-et réalisé par les agences et les bureaux de voyages et/ou de tourisme. Il peut souvent rejoindre les transports interurbains et inter Etat

II- LES CONVENTIONS QUI REGISSENT LE TRANSPORT ROUTIER

1- La COTIF – appendice A consacré aux RU-CIV

Convention relative aux transports ferroviaires internationaux, signée à Berne le 9 mai 1980 et telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, dite « COTIF ».

La COTIF comprend sept appendices, dont l'appendice A relatif aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (« RU-CIV »).

Le droit international applicable aux transports internationaux ferroviaires résulte de deux appendices de la **COTIF : l'appendice A** qui définit les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages » (« **RU-CIV** ») d'une part, et l'appendice B qui définit les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises » (« **RU-CIM** »).

2- Le champ d'application des RU-CIV :

- Les RU-CIV lient les **quarante-six États membres** de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (« OTIF »), listés sur le site Internet de l'OTIF.
- Ces « Règles uniformes » s'appliquent à tout contrat (conclu à titre onéreux ou gratuit) de transport de voyageurs et de bagages en trafic international direct entre les États membres de l'OTIF et empruntant les lignes ferroviaires inscrites sur la liste CIV. Le lieu de départ et le lieu de destination doivent être situés dans deux États membres différents.
- Chaque État membre a la possibilité de déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains appendices de la COTIF.

3- Les principes et droits énoncés par les RU-CIV :

- a-Encadrement des conditions de **conclusion du contrat de transport** (à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le train et jusqu'au moment où il achève d'en descendre) :
- i. Par la conclusion d'un contrat de transport avec le passager, le transporteur est tenu d'une **obligation de résultat en matière de sécurité** pendant l'exécution de ce contrat, c'est-à-dire qu'il est tenu de conduire le voyageur sain et sauf à destination (articles 6 et 26 § 1).
 - ii. Cet engagement est constaté par un **titre de transport** dont la forme et le contenu sont déterminés par les **Conditions générales de transport** (article 7). Doivent ainsi être inscrits sur le titre de transport :
 1. le nom du ou des transporteurs ;
 2. l'indication que le transport est soumis aux RU-CIV ;
 3. toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir ses droits.

- b- La responsabilité du transporteur **en cas de suppression, de retard du train ou de correspondance manquée** :
 - i. Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée (article 11).
 - ii. Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, **le voyage ne peut se poursuivre le même jour**, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données (article 32 §1).
 - iii. Le transporteur est **déchargé** de sa responsabilité lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables (i) à des **circonstances extérieures** à l'exploitation ferroviaire que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas remédier, ou (ii) à une **faute** du voyageur ou (iii) au comportement d'un **tiers** que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas remédier (article 32 §2).
 - iv. Les **dommages-intérêts** comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur (article 32 §1).
- c- La responsabilité du transporteur **en cas de perte totale ou partielle, d'avarie de bagages ou de retard à la livraison** des bagages et le **droit à indemnisation** du voyageur :
 - i. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison (article 36 §1).
 - ii. Le transporteur est **déchargé** de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une **faute** du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un **vice propre des bagages** ou des **circonstances extérieures** que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas remédier (article 36 §2).
 - iii. Le transporteur est déchargé de sa responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou à la nature spéciale des bagages (article 36 §3).

- iv. Le voyageur est tenu de procéder au **marquage de ses bagages** en inscrivant, en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire, son nom, adresse et lieu de destination (article 20).
- v. L'**indemnisation due par le transporteur, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, en cas de perte** totale ou partielle du bagage est égale :
 - 1. au montant du dommage (si celui-ci est prouvé), sans excéder toutefois **80 droits de tirage spéciaux (DTS) par kilogramme manquant** de masse brute ou 1 200 DTS par colis ;
 - 2. à une indemnité forfaitaire (si le montant du dommage n'est pas prouvé) de **20 DTS par kilogramme manquant** de masse brute ou de 300 DTS par colis (article 41 §1). Le transporteur doit en outre restituer le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu (article 41 §2).
- vi. L'**indemnisation due par le transporteur, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, en cas d'avarie** du bagage est équivalente à la dépréciation du bagage, sans excéder – si l'avarie concerne la totalité des bagages – le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale de bagages, ou – si l'avarie a déprécié une partie seulement des bagages – le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée (article 42).
- vii. En cas de **retard** à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :
 - d- une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de **0,80 DTS par kilogramme** de masse brute des bagages ou de 14 DTS par colis, livrés en retard, mais à condition que le passager prouve qu'il est résulté du retard à la livraison un dommage, y compris une avarie ;
 - e- une indemnité forfaitaire de **0,14 DTS par kilogramme** de masse brute des bagages ou de 2,80 DTS par colis livrés en retard, si le passager ne prouve pas qu'un dommage est résulté du retard (article 43 §1).

CHP10 : ORGANISATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS ROUTIERS

I. Création du CNBF

Le système de transport de marchandise en Côte d'Ivoire est représenté par la loi n°64- 294 du 0 1/08/64.

Cours de transport des voyageurs

Pierre Amédée Trayé BOLO IRIE BI

Ingénieur en Transport et Logistique 0749753968/0141525326. bitapamede@gmail.com

Le faible niveau d'organisation d'affrètements et les faibles relations existante entre transporteurs et chargeurs incitèrent l'Etat à créer en 1969 le Centre National des Bureaux de Fret (CNBF).

Le CNBF était chargé de:

- Organiser l'appairage (rencontre entre transporteurs et chargeurs) ;
- Produire les statistiques sur l'activité du transport routier ;
- Assurer la promotion du transport routier.

C'est en 1977, que l'on a procédé à l'émission et la gestion des lettres de voiture (LV) pour les véhicules de plus de 3,5 t en PTAC (Poids Total A Charge); la TARE (Poids à vide).

PTAC=TARE + CU

Les optimiser, les contrôler et proposer des mesures correctives.

- Analyser les besoins en matières premières pour la production
- Assurer la coordination entre les opérations d'achat, de stockage et de distribution.

Organiser le transport et la manutention

- Choisir le mode et le moyen de transport avec pour souci de minimiser le coût et la durée.

Prendre en compte les opérations du transit et de la douane

Le CNBF a failli, échoué à ces tâches et a été dissout en 1983 et remplacé en 1988 par la Bourse de fret SA.

II. Fonctionnement de l'affrètement routier

Il existe 4 entités

- Chargeurs
- Syndicat de transporteur
- cockser
- Transitaire

III. Tarification et coût du transport routier

A. Tarification

Le fret routier est facturé à la tonne-kilomètre-(T.K ou T.km)

B. Le coût du transport routier ou (operating cost : OC)

Il comprend les coûts directs et les coûts indirects d'exploitation.

1. Coûts directs d'exploitation (Direct Operating Cost DOC).

Ce sont les charges liées directement à l'exploitation du véhicule. Ces coûts comprennent les coûts proportionnels à la distance et des coûts non proportionnels à la distance.

a. Coûts proportionnels

- Le carburant
- Les pièces de rechange
- Le lubrifiant
- Les pneumatiques
- Les primes kilométriques de rendement du personnel roulant

b. Coûts non proportionnels à la distance

- Impôts et taxes
- Les assurances
- Le salaire du personnel roulant
- Les frais d'atelier
- Les frais financiers d'acquisition du parc roulant
- Les frais divers de roulage
- Amortissement du véhicule d'exploitation

2. Les coûts indirects d'exploitation (Indirect Operating Cost : IOC)

- Les frais généraux de fonctionnement (électricité, eau, loyer, téléphone, fournitures).
- Le salaire du personnel au sol (PS)
- Amortissement des autres immobilisations corporelles (bâtiments, terrains, machines, etc.)
- Autres frais divers
- Les autres frais financiers

Ce sont des engagements financiers (intérêts sur emprunt ou sur obligation) supportés par l'entreprise de transport du fait d'emprunt à moyen et à long terme autre que ceux relatifs à l'acquisition du matériel roulant.

C. Le taux de remplissage et le tarif d'équilibre

1. Taux de remplissage (TR)

Il s'agit de déterminer ici, à quel pourcentage le véhicule est-il plein? Il existe plusieurs cas

a. Cas d'un seul tronçon (transport de personnes ou de marchandises)

Exercice n°1

Un car de 50 places transporte 33 passagers sur un tronçon.

Travail A Faire : Calculez le TR de ce car.

Exercice n°2

Un car de 65 places transporte 23 personnes et parcourt 50 km.

Travail A Faire : Calculez le remplissage de ce car :

b. Cas de plusieurs tronçons (transport de personnes)

Soient :

- d_i , la distance de $[i, i+1]$;
- P_i , le nombre de passagers à l'escale j ;
- SO , le nombre total de sièges offerts = CU : Charge Utile ;
- PKT : Passagers Kilomètre Transportés = PMT : Poids Marchandises Transportées ;
- SKO : Sièges Kilomètre Offerts= Tonnage Kilomètre Offerts

$$PKT = P_1 d_1 + P_2 d_2 + P_3 d_3 \pm \dots + P_{n-2} d_{n-2} + P_{n-3} d_{n-3} + \dots + P_n d_n$$

$$SKO = so (d_1 + d_2 + d_3 \pm \dots + d_{n-2} + d_{n-3})$$

$$TR = \frac{PKT}{SKO} \times 100 \%$$

$$SKO$$

$$TR = \frac{PMT}{CU} \times 100 \%$$

$$CU$$