

# Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer

Conclue à Bruxelles le 29 avril 1961

---

*Les Hautes Parties Contractantes,*

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant le transport par mer de passagers,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit:

## **Art. 1**

Dans la présente Convention les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

- a. «Transporteur» comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport: le propriétaire du navire ou l'affrèteur ou l'armateur;
- b. «Contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte, pour le transport de passagers, à l'exception d'un contrat d'affrètement;
- c. «Passager» signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;
- d. «Navire» signifie uniquement un bâtiment de mer;
- e. «Transport» comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire, ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;
- f. «Transport international» signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;

- g. «Etat Contractant» signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

## **Art. 2**

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux soit effectués par un navire battant le pavillon d'un Etat Contractant, soit lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat Contractant.

## **Art. 3**

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au par. 1 du présent article.

## **Art. 4**

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

3. Sauf dans le cas prévu au par. 2 du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur.

## **Art. 5**

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses lésions corporelles, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

## **Art. 6**

1. La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de 250 000 francs, unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La somme

allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or, s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du paiement.

2. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

3. Toutefois, la législation nationale de chacune des Hautes Parties Contractantes pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

4. De même, par un contrat spécial avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

5. Les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues ci-dessus au présent article.

6. Les limitations de responsabilité prévues par le présent article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager ou en son nom ou par ses ayants-droit ou les personnes à sa charge.

#### **Art. 7**

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'art. 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

#### **Art. 8**

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

#### **Art. 9**

Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayants-droit ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

**Art. 10**

1. Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.
2. En cas de lésions corporelles, subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.
3. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants-droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

**Art. 11**

1. En cas de lésions corporelles du passager, celui-ci doit adresser des protestations écrites au transporteur au plus tard quinze jours après la date du débarquement. Faute de se conformer à cette prescription, le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir été débarqué sain et sauf.
2. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles, se prescrivent par deux ans.
3. En cas de lésions corporelles, ce délai de prescription court à compter du jour du débarquement.
4. En cas de décès survenu en cours de transport, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué.
5. En cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant le décès postérieurement au débarquement, le délai court à partir de la date du décès, sans qu'il puisse dépasser trois ans à compter du jour du débarquement.
6. La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement.

**Art. 12**

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.
2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser lesdites limites.
3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des par. 1 et 2 du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

**Art. 13**

La Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public dans les conditions prévues à l'article premier.

**Art. 14**

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

**Art. 15**

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

**Art. 16**

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

**Art. 17**

1. La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, elle entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

**Art. 18**

Tout Etat non représenté à la onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée par l'art. 17, par. 1.

**Art. 19**

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation par le Gouvernement belge.

**Art. 20**

1. Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique à tels pays qui n'ont pas encore accédé à la souveraineté et dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable auxdits pays trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

L'Organisation des Nations Unies peut se prévaloir de cette disposition lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un pays ou lorsqu'elle en assure les relations internationales.

2. L'Organisation des Nations Unies ou toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du par. 1 du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux pays en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

**Art. 21**

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des art. 15, 16 et 18;
2. La date à laquelle la Présente Convention entrera en vigueur, en application de l'art. 17;
3. Les notifications au sujet de l'application territoriale de la Convention en exécution de l'art. 20.
4. Les dénonciations reçues en application de l'art. 19.

**Art. 22**

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Hautes Parties Contractantes soit d'accord se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

*En foi de quoi* les Plénipotentiaires soussignés dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles le 29 avril 1961 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

## **Protocole**

Toute Haute Partie Contractante pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves suivantes:

1. De ne pas appliquer la Convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux;
2. De ne pas appliquer la Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;
3. De donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans sa législation nationale les dispositions de cette Convention sous forme appropriée à cette législation.

**Champ d'application le 27 octobre 2008<sup>3</sup>**

Etats parties	Ratification Adhésion (A)	Entrée en vigueur
Algérie	2 juillet	1973 A 2 octobre 1973
Congo (Kinshasa)	17 juillet	1967 A 17 octobre 1967
Cuba*	7 janvier	1963 A 4 juin 1965
Emirats arabes unis	15 mai	1964 4 juin 1965
Haïti	19 avril	1989 A 19 juillet 1989
Iran	26 avril	1966 A 26 juillet 1966
Madagascar	13 juillet	1965 A 13 octobre 1965
Maroc*	15 juillet	1965 15 octobre 1965
Pérou	29 octobre	1964 A 4 juin 1965
Suisse	21 janvier	1966 21 avril 1966
Tunisie	18 juillet	1974 A 18 octobre 1974

\* Réserves et déclarations, voir ci-après.

**Réserves et déclarations****Cuba**

Cuba a adhéré à la convention avec les réserves suivantes au protocole:

1. de ne pas appliquer la convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux;
2. de ne pas appliquer la convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie contractante (de Cuba);
3. de donner effet à cette convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans sa législation nationale les dispositions de cette convention sous une forme appropriée à cette législation.

**Maroc**

Sont et demeurent exclus du champ d'application de cette convention:

1. les transports de passagers effectués sur des navires armés au cabotage ou au bornage, au sens donné à ces expressions par l'art. 52 de l'annexe I du dahir du 31 mars 1919 formant code de commerce maritime, tel qu'il a été codifié le 15 février 1961;
2. les transports internationaux de passagers, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux de nationalité marocaine.

<sup>3</sup> Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/traites>).