



BREVES DE COURSIVES

-... .-- / -.. . / -.-. --- ..- .--

1-2008

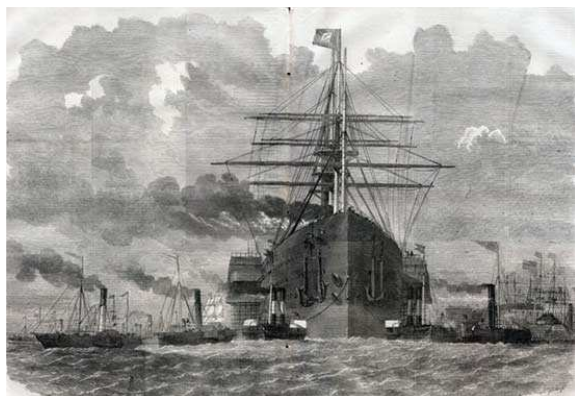
lundi 23 juin 2008

MS OASIS : LES PASSAGERS DE TROP ?

Sous ce titre similaire, nous avons publié, il y a quelques mois, un très long article sur le gigantisme des nouveaux porte-conteneurs dont la taille ne cesse de grandir au fil des mois et de l'augmentation du baril de pétrole.

Le record ainsi établi à l'époque par l'EMMA MAERSK est désormais largement battu¹ et s'étend maintenant à d'autres catégories de navires.

Loin de désespérer de voir des pétroliers de 550 000 tonnes à nouveau sur les mers, nous allons nous satisfaire, et éventuellement nous inquiéter, de voir arriver sur les océans de nouveaux paquebots dont le qualificatif de « ville flottante » n'a sans doute jamais été aussi bien porté.



Le Great Eastern : Près de 4000 passagers....jamais transportés.

Même Jules Verne aurait sans doute eu du mal, en écrivant son livre sur le « GREAT EASTERN », à imaginer un navire tel que le « MS OASIS OF THE SEAS ».

Ce paquebot, issu du projet « GENESIS », pensé par Royal Caribbean International², est actuellement en construction dans les chantiers Aker Yards de Turku (Finlande).

Son coût, estimé à USD 1, 2 Billions³, en fait l'un des navires les plus chers jamais construits dans cette catégorie⁴.

Son tonnage de 220 000 GRT, pour une longueur de 360 mètres en fera également le plus gros paquebot de croisière jamais réalisé, présentant un volume plus de 50% supérieur à celui du Queen Mary 2 ; Il disposera ainsi de 2700 cabines, soit 5400 passagers en base double.

Ce sera aussi un marquant à la fois une évolution notable du concept de la croisière et aussi de l'architecture des navires.

Comme RCCL et Aker Yards l'avaient révélé l'hiver dernier (2008), les deux géants du projet Genesis seront les premiers paquebots à ciel ouvert⁵.

¹ Voir <http://www.stxship.co.kr/english/news/intra/view.aspx?num=247&index=247>

² Voir : <http://www.oasisoftheseas.com/index.php>

³ Soit entre EUR 990 Millions et EUR 769 Millions selon que l'on prenne la date de mise sur cale (février 2006) ou la date de cet article.... Données fournies par www.oanda.com

⁴ Pour mémoire, le coût du Queen Mary II est estimé à USD 780 Millions, soit EUR 620 Millions (2005). Voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Queen_Mary_2

C'est à la fin 2009 que « l'OASIS OF THE SEAS » sortira de son chantier finlandais ; Il sera suivi, un an plus tard, par son sistership, « l'ALLURE OF THE Seas ».

A eux deux, ces paquebots devraient accueillir plus de 500 000 passagers par an.

Nous ne nous attarderons pas sur les aménagements de ce navire aux critères de décoration et d'aménagement assez éloignés de ce que l'on peut s'imaginer être une croisière « chic et de bon goût » ;

Mais ce n'est là qu'un avis personnel de l'auteur et nous laisserons chacun se faire sa propre opinion là-dessus⁶.

Nous resterons sur les risques juridiques, et objectifs, que représente l'arrivée de ce type de navire sur le marché de la croisière.



Ce qui ne sera bientôt plus un dessin © RCI

A l'identique de ce que nous avons écrit pour les porte-conteneurs, l'avarie dite « particulière » au navire ne pose guère de difficulté ;

Par contre, les dommages subis par la « marchandise transportée » sont tout autres, s'agissant ici d'êtres humains et non de téléviseurs « plasma ».

En effet, et au-delà de la valeur « corps » particulièrement élevée de ce type de navire⁷, il s'agit de s'interroger sur les conséquences d'une avarie majeure, voire fatale, entraînant la perte du navire et de plusieurs, ou l'ensemble de ses passagers...

Cette hypothèse n'est pas un cas d'école. Sans remonter au « HMS TITANIC », les naufrages aussi rapides qu'imprévisible du « SEA DIAMOND » en avril 2007 ou de « l'ESTONIA »⁸ en 1994, nous rappellent que les navires transportant des passagers ne sont pas à l'abri d'une fortune de mer, voire d'un naufrage⁹.

Dans le cas de « l'OASIS OF THE SEAS », nous avons un navire de 220 000 GRT, qui sera autorisé à transporter près de 5 400 passagers et un nombre encore indéterminé de membres d'équipage¹⁰.

Comme à notre habitude, le propos de cette brève sera donc d'envisager ce que pourrait donner un sinistre majeur sur ce type de navire en termes d'impact financier, et ce, au regard des conventions internationales en vigueur.

En effet, à la différence du Droit du Transport Aérien, le transport maritime de passagers n'a pas abandonné l'idée de limitation de responsabilité en cas de dommages corporels aux personnes transportées¹¹, même si l'augmentation régulière des limitations tend de plus en plus vers une réparation quasi intégrale des préjudices subis....dans la plupart des cas.

C'est ainsi que deux conventions traitant de l'indemnisation des passagers transportés par voie maritime pourraient trouver vocation à s'appliquer.

⁵ Voir l'article de Mer & Marine pour tous les détails concernant les « innovations » de ce paquebot : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=107959&u=505>

⁶ <http://www.oasisoftheseas.com/index.php>

⁷ Près de huit fois la valeur de l'EMMA MAERSK estimée à USD 150 000 000, avec ce que cela implique en termes de placement des assurances, forcément multi continents au vu de la valeur d'assurance, forcément plus élevée que la valeur de construction.

⁸ Pour nos lecteurs qui auraient oublié ce drame, voir le rapport de commission d'enquête : <http://www.onnettomuustutkinta.fi/estonia/index.html>

⁹ L'actualité de ce billet est d'autant plus forte que le 21 juin 2008, les tempêtes et cyclones qui secouent le sud-est asiatique à cette époque de l'année ont été fatales au PRINCESS OF THE STAR (IMO 8323161), ferry construit en 1984, armé par SULPICO LINES et classé par le Bureau Véritas.

Emporté par les vagues du cyclone Fengshen, il n'a laissé que 34 survivant parmi les 860 passagers et membres d'équipages.

¹⁰ Sans doute entre 1 500 et 2000 personnes.

¹¹ Règlement communauté européenne, 9 oct. 1997, Convention de Montréal du 28 mai 1999

Il y a tout d'abord la « Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages »¹².

Modifiée par un protocole en 2002, « la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager (...) est désormais limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement¹³ ».

Cette limite ne vaut cependant que dans les cas d'accidents individuels puisque le protocole précise qu'en cas d'évènement maritime¹⁴, la limite « tombe » à 250 000 DTS par passager.¹⁵

Cette double limite du protocole est elle-même encadrée par la « Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes », amendée par un protocole de 1996¹⁶.



Naufrage du ferry Princess of the Star le 21 juin 2008

En effet, la convention d'Athènes, dans son article 19, précise que ses dispositions « ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ».

Aussi, et même si le protocole de 2002 trouvera à s'appliquer dans la plupart des cas impliquant des accidents individuels, la survenance d'un sinistre majeur impliquant plusieurs centaines de passagers entraînera « de facto » une réduction de l'indemnisation des passagers ou de leurs ayants droits au niveau prévu par la convention de 1976 amendée¹⁷.

Celle-ci prévoit une limitation à 175 000 DTS par passager, sans limitation globale autre que celle résultant de la multiplication de ce montant par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter.

Avec l'application de cette convention, on s'éloigne considérablement de la limite maximale fixée par le protocole de 2002.

Pour s'en faire une idée, revenons à notre « MS OASIS OF THE SEAS » pour illustrer la mise en œuvre de ces différentes conventions.¹⁸

Convention d'Athènes

- Limite générale visée par l'article 7 du protocole de 2002

5 400 X 400 000 DTS = 2 160 000 000 DTS, soit 3 492 991 068, 83 USD ou 2 234 868 080, 70 EUR

Cette limite s'avère très théorique et ne pourrait que concerner que des accidents individuels impliquant un nombre limité de passagers.

Pour notre part, seuls des cas comme le naufrage d'une embarcation du bord utilisé pour le transport à terre de passagers (excursions) ou encore une intoxication alimentaire massive (ET accidentelle) pourraient voir s'appliquer à un nombre conséquent de passagers cette limite « haute » de limitation de responsabilité.

¹² A laquelle il convient de noter que la France n'est pas partie.

¹³ Article 7 du protocole de 2002

¹⁴ Article 3-5 a) du protocole de 2002 qui précise la notion « d'évènement maritime » à savoir : le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire ;

¹⁵ Article 3-1 du protocole de 2002.

¹⁶ Récemment ratifié par la France : Loi 2006-789 du 5 juillet 2006 et Décret 2007-1379 du 22 septembre 2007 portant publication du protocole.

¹⁷ Voir sur ce sujet Traité de Droit Maritime ; Christian Scapel et Pierre Bonnassies, L.G.D.J 2006, n°1253 et s.

¹⁸ Les chiffres sont donnés avec une contre-valeur au 22 juin 2008 – <http://www.xe.com>

D'autres cas pourraient s'envisager mais cela bute sur notre imagination....pourtant fertile !

- Limite visée par l'article 3-1 du protocole de 2002

- « Evènement maritime » : $5\,400 \times 250\,000 \text{ DTS} = 1\,350\,000\,000 \text{ DTS}$, soit 2 183 119 418, 02 USD ou 1 396 792 550, 44 EUR

Il s'agit ici de la limite en cas de « faute présumée » du transporteur lorsque l'un des événements dénommés par la convention survient et qu'il en résulte un dommage pour un ou plusieurs passagers ;

Ce cas est le plus plausible de conflit entre la convention d'Athènes et de Londres ; Loin d'être une fiction, la probabilité qu'un navire à passager sombre totalement, avec pour cause l'un des cas énumérés par la convention d'Athènes, et entraînant avec lui la totalité ou presque de ses passagers n'est pas nulle, loin s'en faut (voir ci-dessus).

Convention de Londres (protocole 1996) :

$5\,400 \text{ passagers} \times 175\,000 \text{ DTS} = 945\,000\,000,00 \text{ DTS}$, soit 1 528 183 592, 61 USD ou 977 754 785, 31 EUR.

C'est bien cette limite « absolue » dont il faut se rappeler, s'agissant des dommages liés aux « créances pour mort et pour lésions corporelles ».

Ainsi,, en cas d'avarie majeure sur ce type de navire, et dans la mesure où plus de 2 300 passagers seraient mortellement atteints ou gravement blessés sur « L'OASIS OF THE SEAS », la limite fixée par le protocole de 2002 ne trouverait pas à s'appliquer et que l'on reviendrait, en cas de perte totale du navire et des passagers, à 175 000 DTS par passager décédé ou blessé.



Vue de l'arrière avec le mur d'escalade (...) et l'amphithéâtre © RCI

La somme reste certes élevée mais ne correspond pas réellement à ce que semble promettre le protocole de 2002, le montant potentiellement attribué étant divisé par trois...

Il en résulte que seuls les accidents réellement individuels, pour faute prouvée du transporteur, pourront donner lieu à l'indemnisation à hauteur de 400 000 DTS.

Ce protocole, bien que réellement satisfaisant pour les droits individuels des passagers, ne répond pas ou plus réellement aux risques inhérents à l'arrivée de bateaux géants ou la responsabilité du transporteur peut être mise en cause pour des motifs autre que « maritimes » et générer des difficultés d'indemnisation en raison d'un plafond pouvant s'avérer un peu bas.

Ces quelques lignes sont sans doute moins enthousiasmantes que les annonces faites sur les sites des croisiéristes et journaux spécialisés mais cela méritait quand même, à notre sens, d'être précisé.

Bonne croisière quand même...

-- .- .-.. / .-.. .. -. ... --- -. .