

UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE
FACULE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



Le transport par mer de passagers en Thaïlande

Mémoire pour l'obtention du Master 2 droit maritime

Par

Lattapon CHALOENCHANSA

Sous la direction de M. Cyril BLOCH et M. Christophe THELCIDE

Année universitaire 2016-2017

UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE
FACULE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



Le transport par mer de passagers en Thaïlande

Mémoire pour l'obtention du Master 2 droit maritime

Par

Lattapon CHALOENCHANSA

Sous la direction de M. Cyril BLOCH et M. Christophe THELCIDE

Année universitaire 2016-2017

Sommaire

Introduction.	5
Partie 1. Le contrat du transport de passagers	15
Titre 1. La définition du contrat	17
Chapitre 1. Le contrat du transport de passagers	17
Chapitre 2. Le contrat de croisière	24
Titre 2. L'exécution du contrat	31
Chapitre 1. A l'égard du transporteur	32
Chapitre 2. A l'égard du passager	39
Partie 2. Responsabilité du transporteur	47
Titre 1. Les conditions de la responsabilité du transporteur	49
Chapitre 1. Les dommages résultant de l'exécution du contrat de transport	49
Chapitre 2. L'action en responsabilité	57
Titre 2. La réparation	64
Chapitre 1. La protection du transporteur	65
Chapitre 2. La protection du passager	71
Conclusion	78
Bibliographie	81
Table des annexes	85
Table des matières	101

Table d'abréviation

- Al. : Alinéa
- *B.E.* : Buddhist Era
- Cass. 1^e 2^e 3^e civ.,: Première Deuxième Troisième chambre de la Cour de cassation,
- Cass. com., : Chambre commercial de la Cour de cassation,
- Éd. : édition
- *Ibid.* : *ibidem*, au même endroit.
- *LGDJ* : Librairie générale de droit et de jurisprudence
- *Op.cit.* : *opere citato*, œuvre citée
- *PUF* : Presses universitaires de France

Introduction

Les déplacements de population se développent depuis longtemps. Les peuples veulent se déplacer, ayant pour cela différentes motivations, par exemple le voyage qui est l'une des raisons importantes. Elles choisissent ensuite le mode de transport qui est plus efficace et rapide, soit par mer, terre, ou air.¹

Le transport de passagers par mer a commencé à se développer depuis la découverte de la flottabilité du bois.² Les gens ont essayé de construire des bateaux en bois et en les faisant flotter. Et puis, ce mode de transport s'est de plus en plus développé autour du monde.

En revanche, depuis le développement du transport aérien, le transport maritime est de moins en moins développé. C'est la raison pour laquelle la plupart des transports maritimes sont utilisés pour le transport de marchandises.³

Au contraire, en regardant le transport de passagers, il y a deux formes de ce transport qui sont toujours important à notre époque. D'une part, le transport de trajet court pour laquelle le transport aérien ne se justifie pas, par exemple, le transport maritime entre la France et la Grande Bretagne qui continue d'être utilisée par les passagers lorsqu'ils veulent aussi accompagner avec leur voiture. D'autre part, c'est la croisière, elle est de plus en plus populaire, notamment dans les pays scandinaves.⁴

Ensuite, pour connaître ce sujet en Thaïlande, il faut d'abord distinguer deux parties. D'une part, la situation dans ce domaine, d'autre part, la loi applicable à ce domaine.

¹ Amélie ALONZO, *Le passager clandestin dans le transport maritime de marchandises*, Mémoire de CDMT, 2014-2015, p.4.

² Mohamed EL MARIKY, *Le transport de passagers et de leurs bagages en droit maritime marocaine*, Mémoire de CDMT, 2002, p.7.

³ Stéphane Piedelièvre et Dominique Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis-Nexis, Manuel, 2013, p.559.

⁴ Martine REMONDE-GOUILLOU, *Droit maritime*, A. Pedone, 1988, p.411.

I. La situation du transport maritime de passagers en Thaïlande.

Concernant la situation de transport maritime de passagers en Thaïlande, il faut d'abord comprendre la raison touristique qui fait que les voyageurs venus du monde entier veulent voyager en Thaïlande. Il est ensuite nécessaire de comprendre les différents types de transport maritime de passagers.

1. La Thaïlande est un pays touristique.

La Thaïlande est un des nouveaux pays industrialisés. Elle a connu une croissance économique rapide et son économie repose notamment sur le tourisme, avec des destinations touristiques bien connues comme la région de Chiang Mai, la région d'Ayutthaya, la station balnéaire de Pattaya et la capitale Bangkok.

Elle est aussi un pays qui compte plusieurs milliers d'îles offrant des plages de sable fin aux couleurs peu répandues. Elles se partagent entre la mer d'Andaman - appartenant à l'océan Indien - et la mer de Chine.

En ce qui concerne les îles qui sont plus connues en Thaïlande, il faut les distinguer en trois types en fonction des activités maritimes.⁵

Premièrement, pour le repos et la détente : En Thaïlande, il y a plusieurs îles où l'on peut se reposer en profitant du paysage. Par exemple....

- Phuket : Elle est l'une des plus belles destinations de plage au monde qui se situe dans la mer d'Andaman. A Phuket, il y a des centaines d'hôtels à choisir, un large choix d'options de restauration et de fête. Il existe également un large choix de choses à faire, y compris le yachting, la voile, le jet ski, le parapente et la pêche en haute mer.
- Koh PhiPhi⁶ : Elle se situe aussi dans la mer d'andaman. Koh Phi Phi est largement considérée comme trônant parmi les plus belles îles du monde. Elle a été rendue célèbre par le film "The Beach"⁷. En outre, même si 'il y a un grand nombre de visiteurs, l'île est encore assez étonnante, et l'océan et les îles environnantes sont encore spectaculaires.

⁵ Pour des informations sur les îles en Thaïlande, regardez sur le site : <http://www.onedayonetravel.com/choisir-son-ile-en-thaïlande-guide-et-conseils/>

⁶ « Koh » c'est-à-dire une île en Thaïlande.

⁷ « La Plage » en française.

- Koh Ngai : Elle est une île étroite et longue se situant dans la mer d'Andaman. Elle est très peu développée. La plus grande partie de Koh Ngai est recouverte de jungle.

Deuxièmement, pour la plongée et le snorkeling : La Thaïlande a aussi beaucoup d'îles qui sont plus connues comme l'une des meilleures destinations pour la plongée et le snorkeling. Par exemple...

- Les îles Similan : Les îles Similan se situent dans la mer d'Andaman. Elles sont la destination de voyage parfaite pour les touristes qui aiment plonger et explorer des endroits éloignés et désolés. Toutes les îles Similan sont entourées d'eaux peu profondes et cristallines qui abritent des formations rocheuses et des récifs de corail spectaculaires. La vie marine autour des îles est inégalée.
- Koh Tao : Koh Tao se situe dans le golfe de Siam. Elle est bien connue pour la plongée sous-marine et le snorkeling, ainsi que pour la randonnée, l'escalade et le boulder. Elle devient de plus en plus populaire pour ceux qui souhaitent échapper à la foule.

Troisièmement, pour faire la fête : La Thaïlande a aussi des îles où l'on peut faire la fête tout la nuit. Par exemple....

- Koh Phangan : Koh Phangan se situe dans le golfe de Siam. Elle est un endroit très spécial où il y a la Full Moon Party qui est une fête de plage se déroulant durant une nuit de pleine lune.
- Koh Samui : Koh Samui est la deuxième plus grande île de Thaïlande se situant dans le golfe de Siam. Il existe beaucoup d'activités maritimes à faire pendant la journée et beaucoup de bars et de pubs pour faire la fête pendant la nuit.

En conclusion, il y a beaucoup d'îles qui sont très connues en Thaïlande. Et puis, pour chaque île thaïlandaise, il est évident qu'il faut y aller en ferry ou par un autre mode de transport maritime. Donc le transport de passagers par mer est sans aucun doute important en Thaïlande.

2. Les transports maritimes de passagers en Thaïlande

Pour analyser la situation du transport de passagers par mer, il faut distinguer d'abord deux grandes parties, soit le transport national entre deux lieux thaïlandais, soit le transport international depuis la Thaïlande vers les pays étrangers.

2.1. Le transport national

Le transport de passagers par mer entre deux lieux en Thaïlande est très populaire, notamment le transport vers les îles touristiques. Dans ce cas, nous pouvons distinguer trois parties selon les types de transport.⁸

Premièrement, le transport de terre ferme en île : Tout d'abord, le transport de terre ferme en île est le mode du transport qui est très développé en Thaïlande. Nous pouvons partir de différents endroits thaïlandais vers différentes îles. Par exemple...

- Depuis Trang (une ville se situe au sud de la Thaïlande) : Au départ de Hat Yao port vers les différentes îles thaïlandaises par exemples, Koh Ngai, Koh Lipe, Koh Lunta et Koh Phi Phi.
- Depuis Chonburi (une ville qui se situe au centre de la Thaïlande) : Au départ de Bali Hai port vers Koh Larn.
- Depuis Krabi (une ville se situe au sud de la Thaïlande) : Au départ de Tonsai port vers Koh Phi Phi et Koh Lunta.
- Depuis Rayong (une ville se situe au nord-ouest de la Thaïlande) : Au départ de Ban Phe port vers Koh Samet.

Deuxièmement, le transport d'île en île : Pour aller sur les îles thaïlandaises, la Thaïlande n'a pas seulement de transport depuis le terre ferme, mais elle a aussi le transport depuis les îles. Par exemple....

- Depuis Koh PhiPhi vers les différentes îles thaïlandaises par exemples, Koh Ngai, Koh Kradarn, Koh Luk, et Koh Lipe.
- Depuis Koh Lunta vers Koh Phi Phi, Koh Ngai, Koh Muk et Koh Libong.

⁸ Pour des informations sur le transport en ferry, regardez sur le site : <http://amazinglanta.com/buy-thailand-ferry-tickets/>

- Depuis Koh Ngai vers Koh Phi Phi, Koh Lunta, Koh Kradarn, Koh Libong, Koh Lipe et Koh Muk.

Troisièmement, le transport de terre ferme à terre ferme : Pendant longtemps, la Thaïlande n'avait pas de transport maritime entre des villes thaïlandaises. Les thaïlandaises ont toujours préféré se déplacer en transport routier, aérien ou ferroviaire.

En revanche, ce type de transport s'est de plus en plus développé, notamment dans les années récentes. Par exemple le projet de ferry entre Pattaya, Cha-am et Hua Hin qui est créé en 2016.⁹

Le Département de la Marine en Thaïlande a fait une étude de développement d'un projet pour le service de ferry entre Pattaya, Cha-am et Hua Hin depuis 2012. Cette étude est déjà terminée et ce projet a commencé. Ce projet est très important parce qu'il a pour but de stimuler le tourisme, l'économie et le commerce entre les côtes est et ouest du golfe de Thaïlande, réduisant le temps de déplacement à environ trois heures par rapport aux six à sept heures actuelles par transport routier.

Donc, le transport national par mer de passagers est très populaire en Thaïlande, notamment le transport en ferry. Ensuite, il existe aussi le transport international qui est également important.

2.2. Le transport international

Le transport international de passagers par mer est de plus en plus important en Thaïlande, notamment le transport avec les pays voisins ; la Birmanie (à l'ouest), le Laos (au nord-est), le Cambodge (au sud-est) et la Malaisie (au sud). Il y a donc plusieurs types de transport entre eux.

Il faut d'abord distinguer deux parties selon les deux différents types de transport, soit le transport en ferry, soit la croisière maritime.

Premièrement, le transport en ferry : Il y a plusieurs ferrys qui font le transport entre la Thaïlande et les pays voisins. Par exemple, entre la Thaïlande et la Malaisie, il y a le transporteur qui s'appelle « Tigerline-travel »¹⁰, faisant

⁹ Pour le projet de ferry entre Pattaya, Cha-am et Hua Hin, regardez sur le site : <http://www.thailand-construction.com/pattaya-cha-am-hua-hin-ferry-project-revived/>

¹⁰ <http://www.tigerlinetravel.com>

habituellement le transport sur cette ligne. Les traversées en ferry sont donc possibles au départ de plusieurs ports thaïlandais par exemple, Ao Po port et Rassada port (à Phuket), Phi Phi port (à Koh Phi Phi), Saladan port (à Kot Lunta), Hat Yao port (à Trang) et BannPrao port (à Koh Lbong).

Deuxièmement, la croisière maritime : étant donné que la Thaïlande est un pays touristique ayant de beaux sables blancs, des mers cristallines et des villes animées, la croisière en Thaïlande est vraiment populaire.

Il y a plusieurs opérateurs de croisière qui offrent des croisières vers la Thaïlande. Par exemple....

- « Star Cruises »¹¹ : Itinéraire ; Penang (Malaisie) - Phuket (Thaïlande) - Krabi (Thaïlande) - Penang (Malaisie).
- « Royal Caribbean International »¹² : Itinéraire ; Singapour (Singapour) - Ho Chi Minh (Vietnam) - Bangkok (Thaïlande) – Singapour (Singapour).
- « AZAMARA Club Cruises »¹³ : Itinéraire : Singapour (Singapour) - Ko Samui (Thaïlande) - Bangkok (Thaïlande) - Ho Chi Minh City (Vietnam) - Da Nang (Vietnam) - Halong Bay (Vietnam) - Hong Kong (Chine)

En examinant la situation du transport de passagers par mer en Thaïlande, nous constatons que ce mode de transport est très important, notamment à l'usage touristique comme le transport en ferry et la croisière maritime. Ensuite, il faut regarder quelle est la loi applicable dans ce domaine.

¹¹ <https://booking.starcruiises.com>

¹² <https://secure.royalcaribbean.com>

¹³ <https://www.azamaraclubcruises.com>

II. La loi applicable.

En regardant la loi applicable pour cette matière en Thaïlande, il est important d'étudier d'abord les conventions internationales et les lois étrangères qui parlent de ce sujet. Il faut ensuite regarder la loi thaïlandaise en la comparant avec les lois de différents pays étrangers pour savoir quelles sont les différences entre eux. Donc nous pouvons distinguer trois parties ; les conventions internationales, les lois étrangères et la loi thaïlandaise.

1. Les conventions internationales

Premièrement, la première convention qui parle de ce sujet est la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer conclue à Bruxelles le 29 avril 1961.

Cette convention s'applique uniquement à des dommages corporels entraînant le décès ou des lésions corporelles d'un passager, non des dommages matériels comme des dommages de leurs bagages.¹⁴

En outre, en regardant son champ d'application, on constate qu'elle s'applique « 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. »¹⁵

Deuxièmement, la deuxième convention qui a été créée est la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages des passagers par mer, conclue à Bruxelles le 27 mai 1967.

Cette convention a été créée pour compléter la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961, s'appliquant uniquement en cas des dommages aux bagages. En outre, son champ d'application est plus large que celui de la convention de Bruxelles du 29 avril 1961 parce qu'elle s'applique aussi au contrat de transport qui a été conclu dans un Etat partie à la convention.¹⁶

¹⁴ Article 3 de la convention de Bruxelles du 29 avril 1961

¹⁵ Article 2 de la convention de Bruxelles du 29 avril 1961

¹⁶ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, Mémoire de Thammasat university, 2005, p.19.

Troisièmement, la convention d'Athènes de 1974 relative au transport de passagers par mer et de leurs bagages conclue à Athènes le 13 décembre 1974.

Cette convention s'applique en cas de dommages corporels (des dommages aux passagers) et aussi en cas de dommages matériels (des dommages aux bagages).¹⁷ En outre, quant à son champ d'application, elle prévoit que cette convention s'applique « à tout transport international lorsque....

- a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat,
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention,
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention ».¹⁸

Ensuite, cette convention a déjà été modifiée trois fois par le Protocole

- Le Protocole de 1976 : Il a adopté comme unité de compte le D.T.S. qui remplace le franc Poincaré.
- Le Protocole de 1990 : Il a augmenté le plafond de la limitation de responsabilité du transporteur.
- Le Protocole de 2002 : les passagers sont meilleur protégé par ce Protocole parce qu'il a créé la responsabilité de plein droit du transporteur d'une part, et d'autre part, il a aussi créé l'obligation de l'assurance du transporteur en donnant aux passagers la possibilité d'agir directement contre l'assureur.¹⁹

Donc, les conventions internationales parlant de ce sujet sont de plus en plus orientées vers la protection des passagers.

2. La loi étrangère

Pour comprendre la loi étrangère, il est toujours important de regarder l'histoire de la loi, par exemple l'histoire de la loi anglaise.

En Angleterre, dans un premier temps, il n'y n'avait pas de loi concernant ce sujet. Donc elle s'est d'abord prévaluée de la liberté contractuelle entre les parties au

¹⁷ L'article 3 de la convention d'Athènes du 1974

¹⁸ L'article 2 de la convention d'Athènes du 1974

¹⁹ *La responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages*, Mémoire de CDMT, 2013, p.9.

contrat. Elle a ensuite accepté toute clause stipulant dans le contrat par exemple la négligence clause qui permet au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité.²⁰ Il était donc dommage pour le passager qui ne pouvait plus demander l'indemnisation au transporteur à cause de cette clause.

Et puis, face à ce problème, la loi anglaise a créé « *The Unfair Contract Term Act 1997* »²¹ qui va interdire toutes les clauses abusives entraînant un déséquilibre entre les parties au contrat. Par contre, même s'il y a interdiction par la loi, en pratique, le transporteur a toujours stipulé la négligence clause dans le contrat.²²

Enfin, ce problème est déjà résolu puisque l'Angleterre a ratifié la convention d'Athènes de 1974. Elle l'a ensuite introduite dans sa loi interne « *Merchant Shipping Act 1797*²³ ». ²⁴

En regardant l'histoire de la loi anglaise, nous pouvons conclure que la convention d'Athènes est très importante pour cette matière.

Ensuite, après la création de la convention d'Athènes, plusieurs pays par exemple, l'Angleterre et la Chine²⁵ ont ratifié cette convention et l'ont introduite dans leur loi interne pour appliquer également cette convention au transport national. Néanmoins, certains pays par exemple, la Suisse²⁶, la France²⁷ et les États-Unis²⁸ n'ont pas ratifié cette convention mais elles ont elles-mêmes créé une loi spécifique concernant le transport de passagers par mer.

²⁰ Christopher Hill, *Maritime law*, London: Lloyd's of London press, 3^e éd., 1989, pp.366-367.

²¹ « *La Loi sur les clauses contractuelles abusives de 1997* » « Traduction libre »

²² Christopher Hill, *Maritime law*, *op.cit.*, pp.368.

²³ « *La loi sur la marine marchande de 1797* » « Traduction libre »

²⁴ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, *op.cit.*, p.19.

²⁵ *Ibid.*, p.55.

²⁶ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *Le journal du droit maritime et droit de transport*, Année 10^e Numéro 11, p 25-27.

²⁷ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LJGDJ, Traité, 3^e éd., 2016, p.957

²⁸ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, *op.cit.*, p.61.

3. La loi thaïlandaise

La Thaïlande est différente par rapport aux pays étrangers. D'une part, elle a déjà créé une loi spécifique concernant tous les modes de transport sauf le transport maritime de passagers.²⁹ D'autre part, elle n'a jamais ratifié aucune convention internationale concernant cette matière. Il s'agit donc de savoir quelle est exactement la loi applicable dans ce cas.

En regardant le Code civil et du commerce thaïlandais, on voit une livre 3 qui s'appelle « *le contrat spécifique* »³⁰ donnant aussi le régime applicable pour le contrat de transport de passagers. Nous pouvons donc appliquer ce régime au transport de passagers par mer en Thaïlande.

Par contre, ce régime semble être inefficace pour plusieurs raisons. Premièrement, insuffisant par rapport aux conventions internationales et aux lois étrangères parce qu'il n'a que 6 articles parlant du transport de passagers. Deuxièmement, il semble être arriéré parce que ce Code a été créé en 1925 et il n'a jamais été modifié sur ce sujet depuis sa création. Troisièmement, le transport de passagers n'était pas encore très développé au moment où ce Code a été créé. C'est la raison pour laquelle ce livre 3 « *Le contrat spécifique* » a été créé pour s'appliquer plutôt au transport de marchandises, non au transport de passagers.³¹

La question principale est donc de savoir si ce régime concernant le transport de passagers donné par le Code civil et du commerce thaïlandais est efficace et, s'il est inefficace, quelles sont les conséquences de son inefficacité.

Ensuite, en étudiant le sujet du transport de passagers, nous pouvons distinguer deux parties importantes. D'une part, le régime concernant la responsabilité du transporteur d'abord. D'autre part, étudier le régime concernant la réparation.

²⁹ La loi concernant du transport ferroviaire de marchandises et de passagers en 1921

La loi concernant du transport routier de marchandises en 2013

La loi concernant du transport routier de passagers en 2014

La loi concernant du transport aérien de marchandises et de passagers en 2015

La loi concernant du transport maritime de marchandise en 1991

³⁰ Voir. Annexe 2.

³¹ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 25-27.

PARTIE 1

Le contrat du transport de passagers

En transportant un passager par mer, il y a toujours un contrat conclu entre le passager et le transporteur. Ce contrat est construit pour définir le droit, l'obligation et notamment la responsabilité des parties au contrat. Il est donc important de comprendre le régime de ce contrat.

En regardant le Code civil et du commerce thaïlandais dans le livre 3 « *le contrat spécifique* »³², on s'aperçoit que le contrat de transport de passagers est l'un des contrats spécifiques ayant un régime unique. C'est-à-dire, en appliquant la loi à ce contrat, qu'il faut appliquer le régime de contrat spécifique étant donné par le Code civil et du commerce dans le livre 3 « *le contrat spécifique* » d'abord et appliquer ensuite le régime normal concernant le contrat en général donné par le même texte au cas où le régime de contrat spécifique serait muet.

Parlons de la nature du contrat : le contrat de transport est consensuel. Ce contrat n'a aucune forme spécifique. Il peut être formé par un simple échange de consentement des parties au contrat. C'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire d'avoir un écrit pour le former.

En revanche, en pratique, le transporteur professionnel établit toujours un écrit, comme un billet de transport. Plusieurs pays obligent le transporteur à délivrer un titre de transport qui doit comporter certaines mentions. Au contraire, la délivrance du titre de passage est facultative en Thaïlande. La loi thaïlandaise n'oblige pas le transporteur à le délivrer. Elle ne donne que la possibilité de choix au transporteur. Donc il est clair qu'en Thaïlande, la délivrance du titre de passage ne sert en rien à la conclusion du contrat. Il n'est important que pour établir la preuve du contrat.

C'est pourquoi, pour bien comprendre ce contrat, nous allons d'une part étudier le champ d'application de ce régime en regardant surtout la définition du contrat qui est également importante dans cette matière parce qu'elle définit quel cas ce régime s'applique. D'autre part, nous allons également étudier l'exécution du contrat pour savoir quels sont les droits et les obligations entre les parties au contrat.

³² Voir. Annexe 2.

TITRE 1 La définition du contrat

L'intérêt de la définition du contrat est d'être un outil qui permet d'encadrer le champ d'application du régime spécifique pour le contrat de transport de passager. Elle peut nous aider à définir quel contrat nous devons appliquer.

En Thaïlande, il n'y a pas de loi spécifique appliquée pour ce contrat. Nous appliquons en revanche le Code civil et du commerce dans le livre 3 « *contrat spécifique* » qui prévoit le régime spécifique distinguant le régime du contrat normal dans le même texte. Donc pour savoir dans quel cas nous pouvons appliquer ce régime spécifique, il faut bien comprendre la définition du contrat de transport.

Ensuite, au regard de l'histoire du contrat de transport de passagers, il est clair que, maintenant, les contrats qui ont de l'influence pour ce métier sont le contrat de transport de trajet court et le contrat de croisière. Pour étudier la définition du contrat, il faut donc étudier d'une part le contrat de transport de passagers et d'autre part le contrat de croisière.

CHAPITRE 1 Le contrat du transport de passagers

Plusieurs lois étrangères et la convention internationale ont défini la notion du contrat du transport de passagers dans leurs textes, par exemple, la France, elle, le définit dans l'article 34 de la loi du 18 juin 1966 ; c'est le contrat par lequel « *l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage* ».

En revanche, la loi thaïlandaise, elle, ne définit jamais la notion de ce contrat. C'est la raison pour laquelle il y a des différences entre la loi thaïlandaise et la loi étrangère sur la manière de définir et notamment sur le champ d'application du régime spécifique pour ce contrat.

La grande différence est d'abord la notion de contrat qui définit quel est le contrat de transport de passagers pouvant être appliqué par le régime spécifique. Ensuite, les parties au contrat auxquelles le droit, l'obligation et la responsabilité de ce régime s'appliquent.

SECTION 1 La notion du contrat de transport de passagers

En Thaïlande, il n'y a pas de loi spécifique donnant une définition du contrat de transport. Donc, pour connaître sa définition, il faut regarder d'une part la définition donnée par le professeur de droit et d'autre part la définition par l'interprétation de l'article dans le Code civil et du commerce.

Un professeur de droit en Thaïlande a donné la définition en précisant que « *le contrat de transport de passager est le contrat par lequel un transporteur qui, dans le cours habituel des affaires, s'engage à acheminer une personne d'un lieu à l'autre en demandant le paiement d'un prix* » « Traduction libre »³³

Et puis, même si la Thaïlande n'a pas de loi spécifique qui donne le régime et la définition de ce contrat, nous pouvons regarder la définition du transporteur, telle qu'elle est donnée par l'article 608 du Code civil et du commerce, pour savoir quels sont les éléments du contrat.

« *Article 608 : Un transporteur, au sens du présent titre, est une personne qui, dans le cours habituel, s'engage à transporter des marchandises ou des passagers à titre onéreux.* » « Traduction libre »³⁴

Selon ces deux sources, nous pouvons savoir qu'il y a 3 éléments importants dans ce contrat.

I. C'est un contrat conclu par deux parties ; un transporteur et un passager.

En vue de transporter, le transporteur, dans le cours habituel des affaires, s'engage à acheminer une personne. C'est-à-dire qu'il doit habituellement ou spécifiquement travailler dans cette affaire.³⁵ Cela exclut le transporteur qui acheminerait occasionnellement des passagers et dont le travail principal ne serait pas le transport.

³³ Jeed SETHABUTR, *L'introduction de la loi civil et du commerce ; location, achat, location de service, location de travaux, transport*, Bangkok, 1950, p.127.

³⁴ L'article 608 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 2.

³⁵ Pathaichit EAGJARIYAKORN, *description juridique de la location de service, de la location de travaux et de transport*, Winyuchon : Bangkok, 5^e éd., 2003, p.203

En outre, selon la jurisprudence thaïlandaise de 1995, il est dit que le transporteur n'est pas obligé d'avoir son propre véhicule ou navire.³⁶ Il peut louer un navire à une autre personne pour accomplir son obligation d'acheminement.

Ensuite, le passager, c'est celui qui doit payer le prix du passage lui donnant le droit d'être acheminé jusqu'au lieu prévu dans le contrat. Il y a donc un problème quand il s'agit de savoir s'il est aussi un passager au cas où il ne payerait pas.

D'abord, le problème du passager clandestin, la loi française prévoit dans l'article 34, alinéa 3 de la loi 18 juin 1966 que le régime concernant le transport de passagers ne s'applique pas aux passagers clandestins. En revanche, la loi thaïlandaise ne prévoit rien à cet égard mais nous pouvons penser, en prenant en compte la notion du contrat, que si le passager ne paie pas, il n'est pas un passager. Donc le régime de la responsabilité contractuelle du transporteur, de même qu'en France, ne peut pas appliquer dans ce cas.

Ensuite, le problème est de savoir si une personne gardant des marchandises ou des animaux vivants dans le contrat de transport de marchandises est un passager. En Chine, la personne gardant des marchandises en cours de voyage est le passager³⁷ et en Suède, la personne qui, avec l'autorisation du transporteur, garde des animaux en cours de voyage est également le passager.³⁸ En revanche, en Thaïlande, ces personnes ne sont pas des passagers parce qu'elles sont liées au contrat de transport de marchandises, et non au contrat de transport de passagers. Donc le transporteur n'a aucun droit et ni obligation envers cette personne et s'il est soumis à un dommage en cours de voyage, c'est la responsabilité délictuelle, et non la responsabilité contractuelle du transporteur qui s'applique.

II. La rémunération

L'article 608 du Code civil et du commerce thaïlandais prévoit que le transporteur s'engage à cheminer une personne « à titre onéreux ». C'est-à-dire qu'il faut avoir le paiement du passage. Donc de ce contrat est exclu tout transport à titre gratuit.

Ensuite, le professeur de droit maritime en Thaïlande, M. Pathaichit EAGJARIYAKORN, a détaillé ce cas et expliqué que même s'il y a rémunération

³⁶ La jurisprudence thaïlandaise en 1995, La cour de cassation numéro 1311/2538

³⁷ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, *op.cit.*, p.55-56.

³⁸ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 27.

de différente façon par exemple, le partage du profit de la marchandise transportée, elle n'équivaut pas à un paiement.³⁹

En outre, la loi française parle aussi de ce sujet en précisant que le régime juridique dans ce cas ne couvre pas le transport bénévole, c'est-à-dire « *le transport accompli de façon à la fois gratuite et désintéressée* ». ⁴⁰ Donc si le transport est accompli de façon intéressée, par exemple en cas de transport gratuit comme le transport de personnalité effectué à titre publicitaire ou à titre de promotion, ce régime peut également le couvrir.⁴¹ En revanche, la loi thaïlandaise ne distingue pas s'il est intéressé. Elle ne prend en compte que le paiement du prix de passage. Donc même en cas de transport gratuit accompli de façon intéressée, il n'est pas être couvert par ce régime.

III. L'acheminement une personne d'un lieu à l'autre

L'article 608 du Code civil et du commerce dispose qu'il faut avoir l'acheminement des marchandises ou des passagers. En ce cas, il s'agit de savoir s'il inclut les bagages des passagers. Un auteur considère que « *le transport de bagages est l'accessoire d'un transport de personnes* ». ⁴² En Thaïlande, dans le Code civil et du commerce, même si article 608 ne prévoit rien à cet égard mais l'article 635 précise clairement l'obligation du transporteur envers le bagage du passager.⁴³ Donc la notion de « *passagers* » dans article 608 inclut aussi leurs bagages.

Ensuite, plusieurs pays ont confirmé que le transport de passagers ne doit porter que sur une personne vivante. Le transport de cadavre est donc le transport de chose, non le transport de passager.⁴⁴ En revanche, la jurisprudence en Thaïlande précise que le cadavre n'est pas une chose mais quand l'un des organes glisse hors de cadavre, il est une chose.⁴⁵ Donc selon cette jurisprudence, le transport de cadavre n'est pas non plus le transport de marchandise.

³⁹ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, *op.cit.*, p.6.

⁴⁰ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, *op.cit.*, p.960.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Jacques PUTZEYS et Marie-Ange ROSSEELS, *Droit des transports et droit maritime*, Emile Bruylant, 1993, p.249.

⁴³ L'article 635 du Code civil et du commerce : « *Les bagages confiés au transporteur doivent être livrés à l'arrivée du passager.* » « Traduction libre », voir l'annexe 2.

⁴⁴ Mohamed EL MARIKY, *Le transport de passagers et de leurs bagages en droit maritime marocaine*, *op.cit.*, p.26.

⁴⁵ La jurisprudence thaïlandaise en 1965, La cour de cassation numéro 1174/2508

En revanche, en ce qui concerne le principe de l'obligation du transporteur, il a toujours une obligation de sécurité envers le passager et cette obligation n'est pas conforme en cas de transport d'un cadavre. Donc en matière de transport en Thaïlande, le rédacteur pense que le transport d'un cadavre est plutôt un transport de marchandise qu'un transport de passager.

L'article 608 prévoit également qu'il faut un acheminement d'un lieu à l'autre. En ce cas, il s'agit de savoir s'il doit y avoir un caractère international ou s'il est applicable pour un le transport interne au pays.

Plusieurs pays, par exemple les États-Unis⁴⁶ et la Chine⁴⁷, ont créé une loi spécifique en cette matière, en ajoutant la chambre applicable qu'elle peut appliquer soit en cas de transport international, soit en cas de transport national.

En Thaïlande, nous appliquons le Code civil et du commerce thaïlandais. Il est donc clair qu'il peut s'appliquer au transport national. En revanche, pour le transport international, nous n'avons pas de loi qui parle de ce sujet. C'est la raison pour laquelle nous sommes obligés d'appliquer le même texte qu'en cas de transport à l'intérieur du pays. En l'appliquant, il faut regarder le Code de procédure civile pour savoir si le juge thaïlandais est compétent.

En comprenant la notion du contrat, on remarque certaines différences entre la loi thaïlandaise et les lois étrangères. En revanche, du point de vue pratique, ils ne sont pas trop critiqués comme les parties au contrat. Il est donc important de comprendre quels sont les parties au contrat étant concernées par ce régime.

SECTION 2 Les parties concernées dans le contrat de transport de passagers

Dans le Code civil et du commerce thaïlandais, il y a un régime spécifique applicable pour ce qui concerne le transport de passagers qui indique le droit, l'obligation et la responsabilité des parties au contrat. Il est donc important de savoir quelles sont les parties exactes au contrat pouvant être concernées par ce régime.

Comme nous l'avons expliqué précédemment, les parties au contrat sont le transporteur et le passager. En Thaïlande, en regardant l'article 608 du Code civil

⁴⁶ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, *op.cit.*, p.53.

⁴⁷ Kx Li, *Maritime Law and Policy in China*, London: Cavendish publishing limited, 2002, p.17.

et du commerce⁴⁸, le transporteur ne se définit que par le transport contractuel, c'est-à-dire uniquement celui qui a conclu le contrat.

En revanche, en pratique, il y a parfois un tiers qui accomplit le voyage plutôt que le transporteur. Il est donc important de savoir quel est le régime applicable pour ces personnes. Nous pouvons ensuite distinguer ces tiers en deux personnalités importantes. Ils sont d'une part le transporteur substitué et d'autre part le préposé et le mandataire.

I. Le transporteur substitué

Regardons la convention d'Athènes, elle concerne le transporteur contractuel et aussi le transporteur substitué. Elle écrit clairement sa définition dans l'article 1.1.b. en précisant que : « *«le transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport.* »

Dans certains pays, la loi envisage également le transporteur substitué par exemple la Suède. La loi suédoise précise que le transporteur sera également responsable du dommage qui est causé par le fait d'une personne dont il doit répondre.⁴⁹

En revanche, en Thaïlande, la loi thaïlandaise ne parle pas de ce sujet. Elle concerne uniquement le transporteur contractuel, non le transporteur substitué. Le transporteur substitué n'a donc aucun droit, obligation ni responsabilité contractuelle envers les parties au contrat.

Il s'agit ensuite de savoir, quand un passager acheminé par cette personne soumise à un dommage en cours de voyage, quelle est la personne responsable.

Au sujet du transporteur contractuel, la convention d'Athènes dispose dans son article 4.1 qu'il doit être responsable même si le transport est confié à un transporteur substitué. En revanche, en Thaïlande, la loi thaïlandaise ne prévoit rien à cet égard et elle ne prévoit également pas d'obliger le transporteur à accomplir lui-même son transport. C'est-à-dire que le transporteur peut demander à une autre personne de l'accomplir. En plus, en ce cas, le transporteur contractuel s'engage toujours par l'obligation d'acheminement accompagnée de l'obligation de sécurité.

⁴⁸ Article 608 du Code civil et du commerce : « *Un transporteur, au sens du présent titre, est une personne qui, dans le cours habituel, s'engage à transporter des marchandises ou des passagers à titre onéreux.* » « traduction libre », voir l'annexe 2.

⁴⁹ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 28.

Si un passager soumis à un dommage en cours de voyage accompli par le transporteur substitué, le transporteur contractuel reste donc toujours responsable.

Pour le transporteur substitué, la convention d'Athènes précise dans le même article que le transport substitué doit être responsable pour la partie du transport qu'il exécute lui-même et elle précise également dans son article 4.4 que sa responsabilité et la responsabilité du transporteur contractuel sont solidaires. En revanche, en Thaïlande, il n'est pas possible d'agir en justice sur la responsabilité contractuelle contre le transporteur substitué car il n'existe ni loi parlant de ce sujet, ni relation contractuelle entre lui et les parties au contrat. Il n'est par conséquent possible que d'agir en justice sur la responsabilité délictuelle.

En outre, le même article 4.1 de la convention d'Athènes donne également le droit de bénéficier d'une limitation de la responsabilité au transporteur substitué. Dans ce cas, en Thaïlande, la loi thaïlandaise ne prévoit rien à cet égard et le transporteur substitué ne peut donc pas bénéficier de cette limitation.

II. Le préposé et le mandataire

Dans le cas où le passager, transporté par le préposé et le mandataire du transporteur, est soumis à un dommage en cours de voyage, contrairement la convention d'Athènes, la loi thaïlandaise ne prévoit rien. Donc pour agir en justice contre le préposé et le mandataire du transporteur, il faut agir vers la responsabilité délictuelle car ils n'ont aucune relation avec les parties au contrat.

La convention d'Athènes dispose aussi dans son article 11 que le préposé et le mandataire du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur. En revanche, la loi thaïlandaise ne donne pas ce droit et donc le préposé et le mandataire du transporteur en Thaïlande ne peuvent pas s'en prévaloir.

Ensuite, selon le même article de la convention d'Athènes, pour se prévaloir ces droits, il faut que le préposé et le mandataire du transporteur prouvent qu'ils agissent dans l'exercice de leurs fonctions, par exemple au cas où le préposé du transporteur oublie d'informer les passager qu'il faut faire attention quand le navire dépose l'ancre.⁵⁰

En plus, la convention d'Athènes prévoit dans son article 13.2 que le préposé ou le mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut plus se prévaloir

⁵⁰ Njj Gaskell, C Cebattista and Rj Swatton, *Chorley and Giles' Shipping Law*, London: Pitman publishing, 8^e éd., 1987, p.331-332.

de ces exonérations et de ces limites de responsabilité au cas où les dommages résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement ou en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

En considérant la notion et les parties du contrat de transport de passager, nous pouvons conclure qu'il y a une certaine différence entre la loi thaïlandaise et la loi étrangère qui a parfois une influence sur la différence de régime applicable aux parties au contrat.

Ensuite, un autre contrat qui est important pour cette matière est le contrat de croisière. Il est important notamment en Thaïlande où il y a une loi spécifique pouvant s'appliquer à ce contrat.

CHAPITRE 2 Le contrat de croisière

La croisière maritime est depuis longtemps développée, notamment dans les pays touristiques. En Thaïlande, chaque année, il y a de très nombreux touristes qui viennent pour profiter de la mer et des plages incroyables. Plusieurs îles thaïlandaises qui sont touristiquement connues, notamment dans le sud de la Thaïlande où opèrent plusieurs organisateurs de croisière permettant aux touristes de voyager autour des îles thaïlandaises et aussi des îles étrangères par exemple des îles malaisiennes et des îles singapouriennes. La croisière est donc importante en Thaïlande.

En regardant le régime applicable à la croisière, on se rend compte que, malheureusement, il n'y a pas de loi à ce sujet en Thaïlande. Il n'y a donc pas de définition légale de la croisière.

En revanche, en regardant la loi française, il existe la définition donnée par le professeur P. Bonassies, « *La croisière maritime est l'activité qui consiste à offrir et à fournir à des clients, dénommés croisiéristes, une prestation principale de voyage maritime, dans des conditions particulières de confort et d'agrément, prestation généralement accompagnée de prestations complémentaires* »⁵¹

Lors d'une croisière maritime, il y a toujours un contrat conclu entre l'organisateur de croisière et les croisiéristes. C'est le contrat d'adhésion c'est-à-dire un contrat

⁵¹ P. Bonassies, «La responsabilité de l'armateur de croisière », *Revue Scapel*, 1998, P.84.

dont les termes sont imposés par l'organisateur de croisière aux croisiéristes. Les clauses sont fixées et aucune discussion n'est possible.

Sur la nature de ce contrat, même si la loi thaïlandaise ne prévoit rien, « *la croisière est en fait une forme de transport maritime de passagers* ». ⁵² C'est, comme le contrat de transport, est un contrat consensuel et ce contrat peut être formé par un simple échange des consentements des parties. ⁵³

Ensuite, il est important de connaître le régime applicable pour ce contrat en distinguant en deux parties. D'une part, pour savoir quels sont la définition du contrat et son régime applicable. D'autre part, pour savoir quelles sont les obligations et la responsabilité de l'organisateur de croisière.

SECTION 1 La définition du contrat de croisière et son régime applicable

A cause du manque de loi spécifique en Thaïlande, on est obligé de regarder une autre loi étrangère parlant de ce sujet comme la loi française qui distingue le régime applicable en deux sources, soit : le droit maritime et le droit de la consommation.

I. Le régime concernant la protection des croisiéristes, le droit maritime

La loi de croisière maritime française est créée en 1966 par Rondière qui l'avait introduite dans la loi du 18 juin 1966 sur le contrat d'affrètement et de transport maritime. ⁵⁴ Elle a créé trois dispositions propres à l'organisateur de croisière, sur ses obligations et sa responsabilité.

Pourtant, ce droit ne donne pas la définition de ce contrat. Donc il faut ensuite regarder la définition donnée par la Cour de cassation dans un arrêt du 16 janvier 2013 qui a estimé que « *un organisateur de croisière, au sens de la loi 1966, est celui qui assure l'entière conception du voyage en proposant un programme préétabli et détaillé en faisant son affaire de la mise en œuvre des moyens nécessaire à sa réalisation, notamment par le choix du transporteur. Une croisière est un voyage pour partie maritime organisé pour un certain nombre de personnes et proposé par voie d'offre publique de contrat* » ⁵⁵ La jurisprudence française

⁵² Ilke KARA, *La responsabilité de l'organisateur de croisière*, Mémoire de CDMT, 2014-2015, p.5.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Arnaud Montas, *Droit maritime*, Vuibert, Vulbert Sup Droit, 2^e éd., 2015, p.210.

⁵⁵ Cass. com., 16 janvier 2013, n.11-28.881 : JurisData n.2013-000520.

précise également que ce contrat est justifié sur le caractère collectif et qu'il peut être distingué du voyage organisé individuel comportant un transport maritime.⁵⁶

En revanche, en Thaïlande, il n'y a ni loi spécifique ni définition de la croisière maritime par la Cour de cassation. Elle n'a en fait aucun régime spécifique applicable à ce contrat. En tout cas, en considérant que ce contrat est aussi une forme de contrat de transport de passagers.⁵⁷ Il est donc possible d'appliquer le Code civil et du commerce thaïlandais quant au contrat de transport de passagers au contrat de croisière.

II. La régime concernant la protection des consommateurs, le droit de la consommation

En France, sous l'influence du droit de l'UE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, le régime pouvant s'appliquer à la croisière maritime a également été intégré dans le Code de tourisme français, aux articles L.211-1 et suivant.⁵⁸ En outre, selon son article L.211-1, leur champ d'application est très large et il inclut également l'organisateur de croisière maritime.⁵⁹

En Thaïlande, il y a aussi une loi parlant de ce sujet. C'est le «*TOURISM BUSINESS AND GUIDE ACT, B.E. 2551 (2008)*». ⁶⁰ Leur champ d'application n'est pas clairement précisé mais si nous regardons la définition de l'entreprise de tourisme étant concernée par cette loi dans son article 4, elle précise que «*l'entreprise de tourisme désigne une activité relative à la guide de touriste pour la tournée ou pour d'autres fins du voyage en fournissant soit un ou plusieurs services ou commodités tels que l'hébergement, la nourriture, le guide ou tout autre service tel que prescrit dans le règlement ministériel.*» «*Traduction libre*»⁶¹ et aussi la définition des frais de service donnée par le même article que «*les frais de service s'entend des salaires et des dépenses payées par les touristes à une entreprise de tourisme pour fournir des services ou des commodités en rapport avec le transport, l'hébergement, la nourriture ou toute autre cause*» «*Traduction libre*». ⁶² Il est clair que cette loi peut inclure l'organisateur de croisière.

⁵⁶ Cass. Civ. 15 févr. 1977, *Sem. Jur.* 1977. II.18757, n. Rodière.

⁵⁷ Ilke KARA, *La responsabilité de l'organisateur de croisière*, Mémoire de CDMT, 2014-2015, p.5.

⁵⁸ Arnaud Montas, *Droit maritime*, *op.cit.*, p.210.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ «*La loi sur les affaires et le guide du tourisme de 2008*» «*Traduction libre*», voir l'annexe 6.

⁶¹ L'article 4 de la loi sur les affaires et le guide du tourisme de 2008, Voir l'annexe 6.

⁶² *Ibid.*

Comparons avec la loi française. En France, il y a deux lois spécifiques pouvant s'appliquer à l'organisateur de croisière ; soit la loi du 18 juin 1996 soit la loi de la consommation intégrée dans le Code de tourisme. Certains cas sont soumis à la loi de la consommation et non à la loi du 18 juin 1966 par exemple en cas de l'agence de voyages. Certains cas sont soumis à la loi du 18 juin 1966 mais non à la loi de la consommation par exemple une croisière ne s'accompagnant pas d'autres prestations telles que le transport ou des excursions.⁶³ En revanche au cas où ils sont soumis aux deux lois, il y a un problème de conflit entre deux lois et il s'agit ensuite de savoir quel est exactement le régime applicable en ce cas.

En revanche, en Thaïlande, il n'y a qu'une seule loi spécifique parce que la Thaïlande n'a qu'une loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008 et non la loi maritime. Il n'y a donc pas conflit entre deux lois.

En conclusion, si l'on veut appliquer une loi sur le contrat de croisière en Thaïlande, il faut d'abord appliquer la loi spécifique, la loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008 et au cas où la loi spécifique ne prévoit rien, il est possible d'appliquer ensuite le Code civil et du commerce thaïlandais qui concerne le contrat de transport de passagers, parce que le contrat de croisière est aussi une forme de contrat de transport de passagers.

Après avoir étudié la définition du contrat de croisière et son régime applicable, il nous faut ensuite regarder les contenus de ce régime en considérant l'obligation et la responsabilité de l'organisateur de croisière.

SECTION 2 L'obligation et la responsabilité de l'organisateur de croisière

Prenant en compte l'histoire des catastrophes maritimes, les droits maritimes concernant le transport de passagers et notamment la croisière maritime se sont plus en plus développés vers la protection des passagers et des croisiéristes. C'est la raison pour laquelle la loi indique spécifiquement les obligations et la responsabilité de l'organisateur de croisière.

⁶³ Ilke KARA, *La responsabilité de l'organisateur de croisière, op.cit.*, p.27-28.

I. L'obligation de l'organisateur de croisière

En France, il y a deux lois sur ce sujet. D'une part, c'est la loi du 18 juin 1966 qui prévoit dans son article 47 que l'organisateur de croisière doit délivrer un titre de croisière aux passagers. D'autre part, c'est la loi de la consommation qui a été intégrée dans le Code du tourisme disposant aussi dans son article L.211-10 qu'il doit fournir « *toutes indications relatives aux noms et adresses de l'organisateur, du vendeur, du garant et de l'assureur, à la description des prestations fournies, aux droits et obligations réciproques des parties en matière notamment de prix, de calendrier...* »⁶⁴

En Thaïlande, il n'y a pas de loi maritime spécifique sur ce sujet. En revanche, il y a une loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008 qui donne les obligations de l'organisateur de croisière.

Dans son article 26, elle mentionne l'obligation d'information en disposant que « *pour la publicité ou la persuasion concernant un itinéraire de voyage, une entreprise touristique doit faire un document comprenant au moins les éléments suivants...* » « Traduction libre ». Par exemple nom de l'entrepreneur de tourisme, temps de déplacement et frais de service.⁶⁵

Elle prévoit également dans son article 27 que l'organisateur de croisière peut modifier l'itinéraire du voyage avant de recevoir un paiement des frais de service en avisant les touristes pour la confirmation. En revanche, au cas où il le modifie après avoir reçu un paiement de frais de voyage, si le touriste n'a plus l'intention de voyager, l'organisateur de croisière remboursera immédiatement le paiement reçu au touriste.⁶⁶ En outre, elle dispose dans son article 29 que l'organisateur de croisière ne peut pas non plus modifier l'itinéraire en cours de voyage sauf avec

⁶⁴ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.983.

⁶⁵ L'article 26 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008, Voir l'annexe 6.

⁶⁶ L'article 27 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008 : « *Dans le cas où un itinéraire de voyage a été modifié par rapport à celui annoncé ou persuadé en vertu de l'article 26, un entrepreneur doit informer un touriste pour confirmation avant de recevoir un paiement de frais de service.*

Dans le cas où l'itinéraire de la tournée a été modifié après que le paiement a été effectué par un touriste, si ce touriste n'a plus l'intention de voyager, l'entrepreneur remboursera immédiatement le paiement reçu au touriste. L'entrepreneur ne doit pas déduire les dépenses de ce montant de remboursement. »

« Traduction libre », Voir l'annexe 6.

l'autorisation du touriste ou en cas de force majeure. Cette obligation est sanctionnée par le remboursement au touriste en proportion.⁶⁷

Ensuite, elle prévoit dans son article 28 qu'au cas où les touristes ont déjà effectué un paiement mais qu'ils ne peuvent plus voyager, l'organisateur de croisière doit rembourser le touriste au moins au taux donné par la loi. En revanche, si cette annulation du voyage est due au fait de l'organisateur de croisière ou de sa faute, il doit intégralement rembourser le touriste.⁶⁸

Enfin, cette loi indique en dernier lieu dans son article 34 que l'organisateur de croisière doit fournir une couverture d'assurance accident aux touristes pendant le voyage.⁶⁹

II. La responsabilité de l'organisateur de croisière

En France, la loi du 18 juin 1966 distingue sa responsabilité en deux parties. D'une part, la responsabilité pour inexécution du contrat, elle précise dans son article 48 que c'est la responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière pour « *tout manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière* ». Il doit également rembourser le prix de la prestation et indemniser le préjudice moral aux victimes.⁷⁰ D'autre part, la responsabilité pour les dommages résultant de l'exécution du contrat, elle la prévoit dans son article 49 en renvoyant à la

⁶⁷ L'article 29 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008 : « *En cour de voyage, un entrepreneur ne peut pas modifier un itinéraire sauf autorisation de touriste ou de force majeure. Une modification de l'itinéraire en vertu du paragraphe premier entraînera un remboursement au touriste par l'entrepreneur en proportion, sauf que l'entrepreneur en tourisme peut prouver qu'une telle modification a entraîné des dépenses égales ou supérieures pour l'entrepreneur du tourisme.* » « Traduction libre », Voir l'annexe 6.

⁶⁸ L'article 28 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008 : « *Dans le cas où un touriste a effectué un paiement en totalité ou en partie et le touriste ne peut plus voyager, si cette annulation causé par la faute d'un entrepreneur touristique, un tel entrepreneur doit rembourser le paiement au touriste au minimum selon le critère prescrit par la notification du comité. Dans le cas du premier paragraphe, si une annulation est due au fait qu'un certain nombre de touristes n'atteignent pas l'exigence minimale prévue à l'article 26 (8) ou découlent de la faute de l'entrepreneur touristique, cet entrepreneur commercial touristique remboursera le paiement à l'ensemble du touriste.* » « Traduction libre », Voir l'annexe 6.

⁶⁹ L'article 34 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008 : « *Un entrepreneur doit fournir une assurance accident aux touristes, au guide touristique et au chef de tour en cours de voyage conformément aux critères prescrits par la notification du comité* » « Traduction libre », Voir l'annexe 6.

⁷⁰ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.985.

responsabilité du transporteur de passagers. En revanche, ces dispositions ont été expressément abrogées par l'ordonnance numéro 2010-1307 du 28 octobre 2010.⁷¹

Ensuite, selon la loi de la consommation intégrée dans le Code du tourisme, il est précisé dans l'article L.211-6 du Code de tourisme que c'est une responsabilité de « *plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat* » en disposant également que l'organisateur de voyage peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant la faute de la victime, le cas de force majeure ou le fait d'un tiers.⁷²

En revanche, c'est totalement différent en Thaïlande. Selon l'article 69 de la loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008, il existe un fonds appelé « *Fonds de protection des entreprises du tourisme* ». Son objectif est de servir au paiement au touriste qui a été endommagé en cours de voyage.⁷³ Donc, le touriste ayant été soumis à un dommage en cours de voyage peut directement demander à ce fond et ce fond va l'indemniser par avance. Ensuite, il va demander un remboursement à la personne fautive ou à la personne étant responsable.

Pour savoir qui est la personne responsable, selon son article 40, c'est la responsabilité pour faute prouvée de l'organisateur de croisière. C'est-à-dire qu'il faut prouver la faute de l'organisateur de croisière pour lui faire engager sa responsabilité. En revanche, la personne qui doit la prouver est le registraire et non le touriste qui a subi un dommage.⁷⁴ En plus, son article 4 donne la définition du registraire en précisant que « *Le terme «registraire» désigne un registraire de centre de business touristique et de guidage du tourisme en Thaïlande.* » « Traduction libre ». ⁷⁵

⁷¹ *Ibid.*, p.988.

⁷² Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.985.

⁷³ L'article 69 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008 : « *Un fonds appelé «Fonds de protection des entreprises du tourisme» a été créé. L'objectif de ce fonds servira de paiement au touriste qui a été endommagé par un non-respect d'un accord commercial, d'une publicité ou d'une assurance aux touristes, ou en vertu de la présente loi par un entrepreneur en tourisme.* » « Traduction libre », Voir l'annexe 6.

⁷⁴ L'article 40 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008 : « *Lorsqu'une plainte est déposée ou qu'un registraire conclut que un touriste a été endommagé par l'incapacité d'un entrepreneur touristique à se conformer à une entente relative à l'activité touristique ou à l'inobservation de l'annonce ou à la persuasion ou à l'inobservation de la présente loi, Le registraire procède rapidement et équitablement à une enquête et prend une décision conformément aux critères et à la procédure prescrits par le comité....* » « Traduction libre », Voir l'annexe 6.

⁷⁵ L'article 4 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme de 2008, Voir l'annexe 6.

En outre, pour la limitation de la responsabilité de l'organisateur de croisière, la loi française permet de compléter la loi de la consommation qui a été intégrée dans le Code du tourisme par la convention d'Athènes de 1974 ayant été modifiée par le protocole du 19 novembre 2002.⁷⁶ C'est-à-dire que l'organisateur de croisière en France peut bénéficier de la limitation de la responsabilité donnée par la convention d'Athènes étant modifiée par le protocole 2002. En revanche, la loi thaïlandaise ne le permet pas et l'organisateur de croisière en Thaïlande ne peut donc pas bénéficier de la limitation de la responsabilité comme en France.

Après la définition du contrat de transport de passagers en comprenant la différence entre le contrat de transport de passagers et le contrat de croisière, il faut ensuite regarder le sujet de l'exécution du contrat pour comprendre également le droit et l'obligation entre les parties au contrat.

TITRE 2 L'exécution du contrat

« *Le contrat de transport de personnes étant un contrat synallagmatique, chacune des parties souscrit des obligations* ». ⁷⁷ Ces obligations sont importantes parce qu'ils peuvent entraîner des sanctions en cas des manquements. ⁷⁸

En connaissant les obligations et les droits des parties au contrat, il faut bien regarder la loi applicable. D'une part, les conventions internationales, par exemple la convention de Bruxelles de 1961 et la convention d'Athènes de 1974, ne donnent pas beaucoup d'informations parce qu'elles sont principalement consacrées à la responsabilité du transporteur. D'autre part, la loi interne de chaque état les prévoit d'une manière plus détaillée que celle de la convention internationale.

En Thaïlande, il n'y a que 6 articles du Code civil et du commerce qui prévoient le transport de passagers. Il est donc évident que la loi thaïlandaise, comme la convention internationale, n'est pas détaillée à ce sujet. En outre, en considérant que le contrat de transport est l'un des types de contrat, il est donc possible de lui appliquer également le régime normal concernant le contrat et l'obligation en général quand le régime spécifique concernant le contrat de transport de passagers est muet. Donc il est possible en ce cas de considérer soit la loi spécifique, soit la

⁷⁶ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.989.

⁷⁷ Stéphane Piedelièvre et Dominique Gency-Tandonnet, *Droit des transports, op.cit.*, p.563.

⁷⁸ Ebénézer KENGUEP, *Droit des transports OHADA et CEMAC*, CRAF, 2012, P.124.

loi normale pour savoir quels sont des obligations et les droits des parties au contrat.

Ensuite, en considérant la loi thaïlandaise à ce sujet, nous pouvons distinguer deux parties selon la fonction des parties au contrat, soit à l'égard du transporteur, soit à l'égard du passager.

CHAPITRE 1 A l'égard du transporteur

La loi maritime est de plus en plus développée vers la protection du passager. C'est-à-dire qu'elle prévoit pour lui de plus en plus de droits et notamment de l'obligation du transporteur, par exemple l'obligation de sécurité. En outre, chaque pays les prévoit différemment. Donc, il faut regarder la loi thaïlandaise en la comparant avec la loi étrangère et la convention internationale pour bien savoir quels sont exactement l'obligation et le droit pouvant s'appliquer au transporteur.

SECTION 1 Obligation du transporteur

En regardant la loi spécifique concernant le contrat du transport de passagers et la loi normale concernant le régime général de l'obligation, nous pouvons conclure qu'il y a 2 obligations principales du transporteur en Thaïlande. D'une part, c'est l'obligation de l'accomplissement du voyage. D'autre part, c'est l'obligation de sécurité.

I. L'obligation de l'accomplissement du voyage

Cette l'obligation n'est pas clairement prévue par la loi mais si nous regardons la définition du transporteur prévue par l'article 608 du Code civil et du commerce, elle dispose que le transporteur s'engage à transporter des passagers. En outre cette l'obligation est également précisée par la loi étrangère, comme la loi marocaine qui le prévoit dans l'article 284 du Code marocain de commerce maritime.⁷⁹ En ce sens, c'est l'obligation de résultat du transporteur.⁸⁰

⁷⁹ L'article 284 du Code marocain de commerce maritime: Le capitaine est tenu, sous peine de résiliation de contrat et de dommage-intérêt, de transporter le passager au lieu de destination fixé par le billet de passage.

⁸⁰ Mohamed EL MARIKY, *Le transport de passagers et de leurs bagages en droit maritime marocaine*, *op.cit.*, p.48.

En outre, en cas d'inexécution de cette obligation, la loi française prévoit, dans l'article 69 du décret du 31 décembre 1966, que si le départ du navire n'a pas lieu pour cause non imputable au transporteur, le transporteur ne doit pas indemniser le passager. Au contraire, s'il ne peut pas établir que l'évènement ne lui est pas imputable, il doit une indemnité de la moitié du prix du passage.

En ce cas, la loi thaïlandaise concernant le contrat du transport de passager ne prévoit rien. Il faut donc regarder le régime normal de l'obligation. L'article 218 du Code civil et du commerce thaïlandais prévoit que si l'obligation de l'accomplissement du voyage devient impossible résultant de la faute du débiteur (le transporteur), il faut indemniser le créancier (le passager) pour tout dommage résultant de l'inexécution⁸¹. En ce cas, la loi ne précise pas le montant de l'indemnisation comme la loi française. Il est donc nécessaire que le passager prouve le montant de son dommage résultant de l'inexécution. Le transporteur va ensuite l'indemniser en considérant l'article 222 du Code civil et du commerce qui prévoit que l'indemnisation des dommages inclut d'une part tous les dommages découlant habituellement et d'autre part les dommages causés par les circonstances particulières, si la partie concernée prévoyait ou aurait dû prévoir de telles circonstances.⁸² Au contraire, elle prévoit également dans son article 219 qu'en cas d'impossibilité non résultant de la faute du débiteur (le transporteur), il est, comme la loi française, libéré de son obligation sans indemnité à son créancier (le passager).⁸³

Ensuite, en cas de non-respect du délai prévu, la loi suédoise dispose clairement que le transporteur doit accomplir son voyage de façon rapide et sécurisée.⁸⁴ En outre, plusieurs lois étrangères prévoient la responsabilité du transporteur en cas de non-respect du délai prévu par les parties au contrat.

⁸¹ L'article 218 al.1 du Code civil et du commerce thaïlandais : « Lorsque la performance devient impossible en raison d'une circonstance pour laquelle le débiteur est responsable, le débiteur doit indemniser le créancier pour tout dommage résultant de l'inexécution ». « Traduction libre », voir l'annexe 3.

⁸² L'article 222 du Code civil et du commerce thaïlandais : « La réclamation de dommages-intérêts est une indemnité pour tous qui découlent habituellement de l'absence de performance. Le créancier peut demander une indemnisation pour le dommage causé par les circonstances particulières, si la partie concernée prévoyait ou aurait dû prévoir de telles circonstances. » « Traduction libre », voir l'annexe 3.

⁸³ L'article 219 al.1 du Code civil et du commerce thaïlandais : « Le débiteur est libéré de son obligation d'exercer si la performance devient impossible à la suite d'une circonstance dont il n'est pas responsable, après la création de l'obligation » « Traduction libre », voir l'annexe 3.

⁸⁴ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 28.

En Thaïlande, la loi concernant le transport de passagers prévoit clairement dans l'article 634 du Code civil et du commerce que le transporteur est responsable *«pour les dommages résultant du retard subi en raison du transport qu'un passager aurait pu subir... »* « Traduction libre ». ⁸⁵ Il est donc clair que le transporteur doit être responsable dans ce cas.

En outre, en regardant la loi concernant l'obligation en général. Selon article 215 du Code civil et du commerce, si le débiteur (le transporteur) n'exécute pas l'obligation avec l'intention réelle et le but prévu au moment de la formation du contrat, il doit indemniser le créancier pour tout dommage en résultant. ⁸⁶ Donc en ce cas, si le transporteur ne respecte pas le délai prévu, il ne respecte pas également l'intention réelle et le but prévu. Il doit donc indemniser le passager. Ensuite, pour connaître le montant de l'indemnisation, il faut regarder aussi l'article 222 du Code civil et du commerce. ⁸⁷

Et puis, en cas de modification du voyage convenu, la loi française prévoit que *« A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu. »* ⁸⁸

En Thaïlande, la loi spécifique concernant le transport ne dit rien mais en regardant le principal régime concernant le contrat, le contrat synallagmatique doit être conclu entre au moins deux parties au moment de la formation du contrat, il est donc nécessaire d'avoir les deux même parties au moment de la modification du voyage. C'est la raison pour laquelle le transporteur ne peut pas le modifier unilatéralement. En revanche en cas de modification du navire, il peut être possible de le modifier si le transporteur garde la qualité essentielle du navire et s'il garde également son exécution conforme à l'intention réelle et au même but selon l'article 215 du Code civil et du commerce. ⁸⁹ En revanche, ce sujet est prévu clairement dans la matière du transport de croisière dans les articles 27 et 29 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme 2008. Elle prévoit que l'organisateur de croisière peut modifier l'itinéraire du voyage avant de recevoir un paiement des frais de service en avisant les touristes pour confirmation. Par

⁸⁵ L'article 634 du Code civil et du commerce thaïlandais, voir l'annexe 2.

⁸⁶ L'article 215 du Code civil et du commerce thaïlandais : *« Lorsque le débiteur n'exécute pas l'obligation à l'intention réelle et à le même but, le créancier peut demander une indemnité pour tout dommage. »* « Traduction libre », voir l'annexe 3.

⁸⁷ L'article 222 du Code civil et du commerce thaïlandais, voir l'annexe 3.

⁸⁸ L'article 70 du Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966.

⁸⁹ L'article 215 du Code civil et du commerce thaïlandais, voir l'annexe 3.

contre, elle ne peut pas le modifier en cours de voyage, sauf autorisation des touristes ou force majeure.⁹⁰

II. L'obligation de sécurité

Selon la loi française, dans l'article 36 de la loi du 18 juin 1966, d'une part, « *Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré* » et d'autre part, il est tenu également « *de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.* » Dans ce cas, nous pouvons donc distinguer deux obligations importantes, soit l'obligation de mettre le navire en bon état, soit l'obligation de la sécurité.

Premièrement, quant à l'obligation de mettre le navire en bon état, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien, il faut donc regarder une autre loi, selon « *the act on navigation in thai waters b.e. 2456* »⁹¹ qui peut s'appliquer à tout navire naviguant dans les eaux thaïlandaises. Elle prévoit dans son article 170 que si le maître du port a constaté que le navire est dans une condition qui le rend dangereux pour les passagers ou qu'il est inapte à être utilisé, il aura le pouvoir d'ordonner l'interdiction de l'utilisation de ce navire jusqu'à ce que le propriétaire ou le possesseur la rectifie correctement et le propriétaire ou le possesseur seraient responsable en ce cas.⁹² Il est donc clair qu'il faut mettre le navire en bon état de navigabilité et de sécurité, sinon il ne peut plus l'utiliser et doit également être responsable.

Deuxièmement, l'obligation de la sécurité, la loi thaïlandaise ne prévoit rien. En revanche, en regardant le principe de l'obligation du transporteur, l'obligation de l'accomplissement du voyage est toujours accompagnée de l'obligation de sécurité.⁹³ Le transporteur doit s'engager à transporter le passager à la destination

⁹⁰ Les articles 27 et 29 de la loi thaïlandaise sur les affaires et le guide du tourisme 2008, voir l'annexe 6.

⁹¹ « *La loi sur la navigation dans les eaux thaïes 1913* » « Traduction libre ».

⁹² L'article 170 de la loi sur la navigation dans les eaux thaïes 1913: « *Lorsque le Maître du port a constaté que le navire autorisé à transporter des passagers, des marchandises ou des passagers et du fret est à la condition qu'il soit dangereux pour les passagers ou qu'il soit inapte à l'utiliser, il aura le pouvoir d'ordonner l'interdiction de l'utilisation de ce navire jusqu'à Le propriétaire ou le possesseur la rectifie correctement*

Quiconque utilise le navire dont l'utilisation est interdite par le maître du port en vertu du premier paragraphe est responsable d'une amende de mille à dix mille baht.(environ 250 euros) » « Traduction libre ».

⁹³ Jeed SETHABUTR, *L'introduction de la loi civil et du commerce ; location, achat, location de service, location de travaux, transport, op.cit.*, p.122.

prévue de manière rapide et sécurisée. En outre, pour confirmer la sécurité du passager, la loi précise également dans le Règlement ministériel du Ministère des Transports No.73, 2006 que le propriétaire du navire ou l'opérateur du navire doit souscrire une assurance accident pour ses passagers.

C'est donc intéressant dans ce cas parce que plusieurs lois étrangères comme la convention d'Athènes 1974 modifiée par le protocole 2002 obligent le transporteur à souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité eu égard à la mort ou aux lésions corporelles des passagers, non une assurance accident pour les passagers comme en Thaïlande.

La loi prévoit plusieurs obligations pour le transporteur en cas de transport de passagers par mer. Dans le même temps, elle prévoit également ses droits.

SECTION 2 Droit du transporteur

En regardant la loi spécifique concernant le contrat du transport de passager et la loi normale concernant le régime général de l'obligation, nous pouvons conclure qu'il y a 4 droits principaux du transporteur en Thaïlande.

I. le reçu du paiement d'un prix de voyage

Ce droit n'est pas clairement prévu par la loi mais si nous regardons la définition du transporteur prévu par l'article 608 du Code civil et du commerce, elle dispose que le transporteur s'engage à transporter un passager « à titre onéreux », c'est-à-dire que le passager s'engage obligatoirement à payer le prix du voyage.

Ensuite, en cas de paiement d'un prix le voyage plus élevé que le montant prévu au moment de la formation du contrat, la loi suédoise prévoit clairement que le transporteur doit rembourser le montant excessif au passager.⁹⁴ En revanche, la loi thaïlandaise concernant le transport ne prévoit rien. Il faut donc regarder un autre sujet, le sujet de l'enrichissement sans cause. Dans l'article 406 du Code civil et du commerce, on prévoit que si toute personne (le transporteur) qui, par un acte accompli par une autre personne (le passager), obtient quelque chose sans motif

⁹⁴ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 28.

juridique, elle doit la renvoyer à celle-ci (le passager).⁹⁵ Le transporteur doit donc rembourser le montant excessif au passager comme selon la loi suédoise.

En cas de passager clandestin, la loi française exclut expressément le passager clandestin dans l'article 34, al. 3 du 18 juin 1966. Par contre, le transporteur ne peut pas quand même débarquer des passagers clandestins qui auraient réussi à s'introduire à leur bord.⁹⁶ En revanche, la loi thaïlandaise ne prévoit rien. Il est donc nécessaire de considérer le principe du contrat de transport, le contrat de transport étant un contrat à titre onéreux. Le passager doit payer le paiement d'un prix de voyage. S'il ne le paye pas, il n'est donc pas passager comme dit la loi et il est un tiers au contrat de transport. C'est-à-dire qu'entre le transporteur et le passager clandestin, c'est la responsabilité délictuelle normale qui s'applique, il n'est pas obligatoire de regarder le régime spécifique concernant le contrat du transport. Il est aussi clair que le transporteur ne peut pas débarquer le passager en cours de voyage parce qu'il serait responsable du passager clandestin au vu de la responsabilité délictuelle si le passager clandestin subit un dommage à cause du transporteur.

II. Un privilège et un droit d'organiser les bagages

A défaut de paiement du prix du passage, la loi française prévoit que le transporteur peut « *bénéficier d'un privilège et peut demander le dépôt des bagages du passager* » pour la garantie du paiement manquant.⁹⁷

En Thaïlande, selon la loi thaïlandaise concernant le privilège dans l'article 259 et l'article 267 du Code civil et du commerce, il est évident qu'à défaut de paiement du prix de passage, le transporteur a un privilège sur les biens du passager, uniquement ceux qui sont entre ses mains et qu'il peut les garder pour la garantie du paiement manquant.⁹⁸

⁹⁵ L'article 406 du Code civil et du commerce : « *Toute personne qui, par un acte accompli par une autre personne ou d'une autre manière, obtient quelque chose sans motif juridique, elle doit la renvoyer à celle-ci.* » « Traduction libre ».

⁹⁶ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, op.cit., p.961.

⁹⁷ *Ibis.*, p.963.

⁹⁸ L'article 259 du Code civil et du commerce : « *Une personne en faveur de laquelle une obligation existe fondée sur l'un des motifs suivants a un privilège en particulier des biens mobiliers du débiteur:*

(3) *Transport de passagers de marchandises.* » « Traduction libre », voir l'annexe 3.

L'article 267 du Code civil et du commerce : « *Le privilège en raison du transport est pour les frais de transport de passagers ou de marchandises et pour les frais accessoires, et est dans tous les biens et bagages entre les mains du transporteur.* » « Traduction libre », voir l'annexe 3.

En outre, l'article 636 du Code civil et du commerce prévoit que le transporteur peut également vendre les bagages en vente aux enchères publiques si le passager ne prend pas livraison des bagages dans un délai d'un mois après son arrivée ou 24 heures pour les bagages étant de nature périssable.⁹⁹ Ensuite, après la vente, grâce à un privilège du transporteur sur des biens entre ses mains, il peut premièrement être payé par ce montant.

III. Un droit de détruire la marchandise dangereuse au bord du navire.

La loi étrangère, par exemple la loi chinoise, prévoit qu'il est interdit d'embarquer de la marchandise dangereuse à bord du navire et si le capitaine la trouve en cours de voyage, il a le droit de la détruire sans indemniser le passager.¹⁰⁰

En revanche, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien. Il faut donc regarder une autre loi, la loi « *act on navigation in thai waters, be 2456* »¹⁰¹ qui s'applique à tout navire naviguant dans les eaux thaïlandaises. Elle prévoit dans son article 194 que le capitaine doit faire attention pour empêcher l'embarquement des marchandises dangereuses sur le navire et qu'il a le droit de refuser certaines marchandises à moins que le propriétaire ou le possesseur n'ouvre le colis pour inspection.¹⁰² En ce cas, la loi thaïlandaise ne donne que le droit de refuser, non le droit de détruire comme une autre loi étrangère.

⁹⁹ L'article 636 du Code civil et du commerce : « *Si le passager ne prend pas livraison des bagages dans un délai d'un mois après son arrivée, le transporteur peut le vendre en vente aux enchères publiques. Si les bagages sont de nature périssable, le transporteur peut le vendre en vente publique les 24 heures après son arrivée.* » « Traduction libre », voir l'annexe 2.

¹⁰⁰ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 28.

¹⁰¹ « La loi sur la navigation dans les eaux thaïlandaise 1913 » « Traduction libre »

¹⁰² L'article 194 de la loi sur la navigation dans les eaux thaïlandaise 1913 : « *Le capitaine doit faire attention pour empêcher l'introduction des marchandises dangereuses sur le navire en violation du Règlement ministériel.*

Lorsqu'il existe un motif raisonnable de croire que des marchandises dangereuses ont été introduites sur le navire, le capitaine peut refuser d'accepter ce colis, à moins que le propriétaire ou le possesseur ouvre le colis pour inspection. » « Traduction libre ».

IV. Un droit de résiliation du contrat en cas où il y a danger

La loi suédoise prévoit qu'en cas où il y a danger venant de plusieurs raisons par exemple la guerre ou la piraterie et que ce danger semble être de plus en plus grave, les parties au contrat ont le droit de résiliation du contrat.¹⁰³

En revanche, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien. Il faut donc regarder la loi concernant la résiliation du contrat en général. Selon l'article 386 du Code civil et du commerce qui prévoit que « *Si, par contrat ou par les dispositions de la loi, une partie a le droit de résiliation, cette résiliation est faite par une déclaration d'intention à l'autre partie.* » « Traduction libre »¹⁰⁴, nous pouvons conclure que le droit de résiliation du contrat est donné de deux façons soit par le contrat conclu entre les parties, soit par les dispositions de la loi. En ce cas, il n'y a aucune loi qui donne ce droit comme la loi suédoise. Le transporteur ne peut donc pas avoir ce droit à moins que ce droit soit prévu par les parties au contrat.

Après avoir pris connaissance de quels sont le droit et l'obligation du transporteur, il faut comprendre également celles du passager.

CHAPITRE 2 A l'égard du passager

La loi maritime est de plus en plus développée vers la protection du passager. C'est-à-dire qu'elle prévoit de plus en plus l'obligation et notamment le droit du passager. En outre, chaque pays les prévoit différemment. Donc pour comprendre ce sujet, il faut regarder la loi thaïlandaise en la comparant avec la loi étrangère et la convention internationale pour bien savoir quels sont exactement l'obligation et le droit pouvant s'appliquer au passager.

SECTION 1 Obligation du passager

En regardant la loi spécifique concernant le contrat du transport de passagers et la loi normale concernant le régime général de l'obligation, nous pouvons conclure qu'il y a 3 obligations principales du passager en Thaïlande.

¹⁰³ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 29.

¹⁰⁴ L'article 386 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 4.

I. L'obligation du paiement d'un prix de voyage

Cette obligation n'est pas clairement prévue par la loi mais si nous regardons la définition du transporteur prévue par l'article 608 du Code civil et du commerce, elle dispose que le transporteur s'engage à transporter un passager « *à titre onéreux* », c'est-à-dire que le passager s'engage obligatoirement à payer le prix du voyage.

Ensuite, selon la loi française, le passager est obligé de « *se présenter à l'embarquement dans les conditions convenues.* »¹⁰⁵ La loi thaïlandaise ne précise pas clairement cette obligation mais en pratique, elle est toujours prévue dans le billet de passage qui vient de l'accord entre deux parties au moment de la formation du contrat.

Ensuite, la loi française prévoit également qu'au cas où le passager « *renonce à son voyage ou ne se présente que trop tard, il reste tenu au prix du voyage.* »¹⁰⁶ En revanche en cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager, la loi française dispose dans l'article 67 du décret du 31 déc. 1966 qu'en ce cas, le passager ou ses ayants droit doivent aviser le transporteur avant l'embarquement et ils doivent également régler le quart du prix du passage.

Au contraire, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport est muette. Il faut donc regarder une autre loi. En ce cas, nous parlons de l'absence de se présenter à l'embarquement, il est possible d'appliquer le régime concernant le sujet de l'impossibilité d'exécution du contrat parce que si le passager ne se présente pas à l'embarquement, c'est impossible que le transporteur puisse accomplir son obligation de transporter cette personne.

La loi concernant l'impossibilité d'exécution du contrat prévoit dans l'article 372 qu'en ce cas, elle distingue deux parties. D'une part, dans son alinéa 1, si une obligation de transport devient impossible par une cause non imputable au transporteur ni au passager, le débiteur (le débiteur du transport, le transporteur) n'a plus le droit de recevoir la prestation.¹⁰⁷ Le transporteur doit donc rembourser tout le paiement reçu au passager. En ce cas, la loi thaïlandaise prévoit

¹⁰⁵ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.962.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ L'article 372 alinéa 1 du Code civil et du commerce : « *Si une obligation devient impossible par une cause non imputable à l'une ou l'autre des parties, le débiteur n'a pas le droit de recevoir la prestation.* » « Traduction libre », voir l'annexe 4.

différemment de la loi française qui dispose que le passager doit régler le quart du prix du passager en cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager.

D'autre part, elle prévoit également que si cette obligation devient impossible par une cause imputable au créancier (le créancier du transport, le passager), le débiteur (le transporteur) ne perd pas son droit à la prestation du créancier (le passager).¹⁰⁸ C'est-à-dire que le passager reste toujours tenu au paiement du prix du voyage. En ce cas, la loi thaïlandaise prévoit la même chose que ce que prévoit la loi française.

En outre, cette obligation est donnée par la loi thaïlandaise concernant la matière du contrat de croisière. Elle prévoit dans l'article 28 de la loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008 qu'au cas où le touriste a effectué un paiement mais qu'ensuite, il ne peut plus voyager, l'organisateur de croisière doit rembourser le paiement au touriste au moins au taux donné par la loi. En revanche, si cette annulation du voyage est due au fait de l'organisateur de croisière ou de sa faute, il doit intégralement rembourser le paiement au touriste.¹⁰⁹

II. L'obligation d'adresser la notification au transporteur

Il faut distinguer deux parties, soit la notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages, soit la notification des marchandises dangereuses.

Pour la notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages, la convention d'Athènes dispose dans son article 15 que le passager doit adresser une notification écrite au transporteur. D'une part, en cas de dommages apparents, il doit l'adresser avant ou au moment du débarquement pour les bagages de cabine et avant ou au moment de la livraison pour tous les autres bagages. D'autre part, en cas de dommages non apparents, il doit l'adresser dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu. Elle dispose également dans le même article qu'à défaut de cette obligation, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

En Thaïlande, cette obligation n'est prévue ni par la loi spécifique concernant le contrat de transport, ni par la loi normale concernant le contrat ou l'obligation en

¹⁰⁸ L'article 372 alinéa 2 du Code civil et du commerce : « *Si une obligation devient impossible par une cause imputable au créancier, le débiteur ne perd pas son droit à la prestation du créancier.* » « Traduction libre », voir l'annexe 4.

¹⁰⁹ L'article 28 de la loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008, voir l'annexe 6.

général. Donc le passager n'est pas obligé d'adresser une notification. En revanche, même si elle n'est pas obligatoire, elle reste importante pour la preuve du dommage parce qu'elle permet au passager de prouver facilement que des dommages sont survenus en cours de voyage.

Pour la notification des marchandises dangereuses, la loi suédoise prévoit que le passager doit adresser la notification des marchandises dangereuses au transporteur au moment de l'embarquement.¹¹⁰

En Thaïlande, la loi thaïlandaise sur la navigation dans les eaux thaïlandaise 1913 prévoit dans son article 194 le sujet des marchandises dangereuses. En revanche, elle ne prévoit que l'obligation du transporteur de faire attention pour empêcher l'embarquement des marchandises dangereuses sur le navire et le droit du transporteur de refuser ces marchandises au moment de l'embarquement. Au contraire, elle ne prévoit rien sur l'obligation du passager d'adresser une notification des marchandises dangereuses au transporteur. Puisque la loi ne prévoit pas, le passager en Thaïlande n'a donc pas cette obligation.

III. L'obligation de soumission à la discipline du bord

La loi française prévoit clairement dans l'article 72 du décret du 31 décembre 1966 que « *les passagers sont soumis à la discipline du bord.* » En Thaïlande, la loi thaïlandaise ne prévoit rien sur cette obligation. Donc si la loi ne prévoit rien, le passager en Thaïlande n'est pas obligatoirement soumis à la discipline du bord. En revanche, le passager devra respecter la discipline du bord parce qu'au cas où il subit des dommages en cours de voyage à cause du non-respect de la discipline du bord, le transporteur peut se réclamer de cette raison pour s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité.

La loi prévoit plusieurs obligations pour le passager en cas de transport de passagers par mer. Dans le même temps, elle prévoit également ses droits.

¹¹⁰ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 27.

SECTION 2 Droit du passager

En étudiant la loi spécifique concernant le contrat de transport de passager et la loi normale concernant le régime général de l'obligation, nous pouvons conclure qu'il y a 3 droits principaux du passager en Thaïlande.

I. Le droit d'être transporté jusqu'à la destination prévue

Cette obligation n'est pas clairement prévue par la loi mais si nous regardons la définition du transporteur prévue par l'article 608 du Code civil et du commerce, elle dispose qu' « *Un transporteur est une personne qui, dans le cours habituel, s'engage à transporter des marchandises ou des passagers à titre onéreux.* » « Traduction libre », c'est-à-dire que le passager a un droit à être transporté jusqu'à la destination prévue.

Ensuite, la loi thaïlandaise prévoit également dans l'article 635 du Code civil et du commerce que « *Les bagages confiés au transporteur doivent être livrés à l'arrivée du passager* » « Traduction libre » Il est donc clair que le passager a aussi un droit de déplacement de ses bagages jusqu'à la destination prévue.

II. Le droit à l'information

Selon l'Union européenne qui a créé le Règlement no. 1177/2010 du 24 novembre 2010 concernant « *les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure* », plusieurs droits des passagers sont prévus, par exemple le droit à l'information.¹¹¹

En Thaïlande, puisque la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien et ne donne pas non plus ce droit au passager, le passager n'a pas droit à l'information. Ensuite, nous considérons qu'il est dommage pour le passager que le contrat de transport soit un contrat d'adhésion dont les termes sont imposés par une partie à l'autre, sachant qu'en plus, le passager, en pratique, ne fait pas toujours attention au contenu de ce contrat. C'est la raison pour laquelle le passager ne connaît pas le contenu du contrat et qu'il peut y avoir des inconvénients à cause du manque d'information du contenu important.

¹¹¹ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.963.

En revanche, la loi thaïlandaise le prévoit dans le régime concernant le contrat de croisière. Elle prévoit dans l'article 26 de la loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008 que l'organisateur de croisière doit publier un document comprenant au moins les détails prévus par cet article, par exemple : nom de l'organisateur de croisière, temps de déplacement, frais de service et mode de paiement.¹¹²

III. Un droit de résiliation du contrat

Il faut distinguer le droit de résiliation du contrat en trois parties ; en cas de non-respect du délai prévu, en cas de modification important le voyage convenu et en cas de danger.

Premièrement, un droit de résiliation du contrat en cas de non-respect du délai prévu, la loi suédoise dispose clairement que si le transporteur ne respecte pas le délai prévu et que son retard est excessif à tel point que le passager ne peut savoir quand le navire arrivera ou s'il avait pensé que le navire avait disparu, le passager a un droit de résiliation du contrat.¹¹³

La loi thaïlandaise prévoit également ce cas dans l'article 634 du Code civil et du commerce. Elle prévoit que le transporteur est responsable « *pour les dommages résultant du retard subi en raison du transport qu'un passager aurait pu subir* » « Traduction libre ». En revanche, la loi ne donne précisément qu'un droit d'être indemnisé au passager mais elle ne prévoit rien sur le droit de résiliation du contrat. Donc, puisqu'il n'y a aucune loi donnant ce droit au passager en Thaïlande, le passager n'a pas le droit de résiliation en ce cas.

Deuxièmement, un droit de résiliation du contrat en cas de modification importante du voyage convenu, la loi française prévoit dans l'article 70 du décret du 31 décembre 1966 qu' « *A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat...* ». Donc il est clair que la loi française donne ce droit au passager.

¹¹² L'article 26 de la loi sur les affaires et le guide du tourisme 2008 : « *Pour la publicité ou la persuasion concernant un itinéraire de voyage, un entrepreneur en tourisme doit faire dans un document comprenant au moins les détails suivants:...* » « Traduction libre », voir l'annexe 6.

¹¹³ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 29.

En revanche la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien. Il faut donc regarder le régime général du contrat de transport. Le contrat de transport est un contrat synallagmatique conclu par au moins deux parties au moment de la formation du contrat. Donc pour le modifier, il faut avoir aussi les deux mêmes parties. Le transporteur ne peut donc pas le modifier unilatéralement. A défaut, cette modification ne peut pas s'appliquer à une autre partie au contrat.

Donc en ce cas, la loi ne prévoit que l'interdiction de la modification unilatérale et la conséquence en cas de non-respect de cette interdiction mais elle ne donne pas le droit de résiliation du contrat au passager. Donc, puisqu'il n'y a aucune loi qui donne ce droit au passager, le passager n'a pas le droit de résiliation.

Troisièmement, un droit de résiliation du contrat au cas où il y a un danger, la loi suédoise prévoit qu'en cas de danger venant de plusieurs raisons, par exemple la guerre ou la piraterie (et ce danger semble être de plus en plus grave), les parties au contrat ont le droit de résiliation du contrat.¹¹⁴

En revanche, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien. Il faut donc regarder plutôt la loi concernant le contrat en général qui prévoit dans article 389 du Code civil et du commerce que « *si l'exécution de contrat devient totalement ou partiellement impossible par une cause imputable au débiteur, le créancier peut résilier le contrat.* » « Traduction libre ».¹¹⁵ En revanche, la guerre ou la piraterie ne peuvent pas entraîner l'impossibilité à l'exécution du contrat. Ils n'entraînent que la difficulté à l'exécution du contrat. En outre, ils ne sont non plus imputables au débiteur (le transporteur). Les créanciers (les passagers) ne peuvent donc pas avoir le droit de la résiliation du contrat en ce cas.

En conclusion, dans tous les cas, il n'y aucune loi qui donne le droit de résiliation du contrat au passager. En revanche, en regardant l'article 386 du Code civil et du commerce, nous pouvons conclure que le droit de résiliation du contrat est donné de deux façons ; soit par le contrat conclu entre les parties, soit par les dispositions de la loi.¹¹⁶ Donc, au cas où il n'y a aucune loi qui le donne, le passager peut quand même avoir ce droit si ce droit est prévu par les parties au contrat.

¹¹⁴ Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *op.cit.*, p 29.

¹¹⁵ L'article 389 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 4.

¹¹⁶ L'article 386 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 4.

Après avoir compris la définition du contrat de transport pour savoir quel est le régime applicable et compris aussi l'exécution du contrat pour savoir quels sont l'obligation et le droit des parties au contrat, il faut ensuite regarder la responsabilité du transporteur qui est également importante pour mieux protéger les parties au contrat.

PARTIE 2

Responsabilité du transporteur

Le transport de passagers est vraiment important parce qu'il y a beaucoup de personnes et d'automobiles étant transportées à bord de navires à passagers. Cependant, ce type de transport est l'une des activités les plus dangereuses lorsqu'un accident se produit.¹¹⁷ C'est la raison pour laquelle il s'agit de sécurité maritime et de responsabilité du transporteur.¹¹⁸

Pour la responsabilité du transporteur, en regardant l'histoire de la loi française, à cause de l'absence de tout texte, la jurisprudence considérait dans un premier temps que l'accident du voyageur n'était pas lié aux prestations contractuelles prise par le transporteur. La responsabilité du transporteur à l'égard du passager était donc de nature non contractuelle, mais délictuelle.¹¹⁹ Ensuite, elle a abandonné cette analyse en considérant que, au visa de l'article 1347 du Code civil, « *l'exécution du contrat de transport comporte l'obligation de conduire sain et sauf le voyageur à destination* ». ¹²⁰ Il est clair qu'à partir de cette jurisprudence, il y a désormais une relation contractuelle entre le transporteur et le passager. La responsabilité du transporteur est donc de nature contractuelle.

Ensuite, il faut également prendre en compte les conventions internationales comme la convention de Bruxelles du 19 avril 1961 et la convention d'Athènes du 13 décembre 1974 qui sont principalement consacrées à la responsabilité du transporteur.¹²¹ Elles sont très connues parce que plusieurs pays maritimes ont ratifié ces conventions et certains pays ont également inséré ce régime dans leur loi interne.

En revanche, en Thaïlande, nous n'avons ratifié aucune convention internationale parlant de ce sujet et nous n'avons non plus aucune loi spécifique distinguant du Code civil et du commerce ni aucune donnant le régime spécifique de ce sujet. Donc pour connaître la responsabilité du transporteur en Thaïlande, il faut uniquement regarder le Code civil et de commerce dans son livre 3 « *contrat spécifique* ». ¹²²

¹¹⁷ *La responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages*, Mémoire de CDMT, 2013, p.2.

¹¹⁸ Antoine VIALARD, *Droit Maritime*, PUF, Droit Fondamental, 1997, P.444

¹¹⁹ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, *op.cit.*, p.963 et Cass. civ, 10 mars 1884, *D.* 1885. 1. 433, n. Sarrut ; S. 1885. 1. 129, n. Lyon-Caen

¹²⁰ Cass. civ, 21 nov. 1911 : *D.* 1913. 1. 249; note Sarut ; S. 1912. 1.73, note Lyon-Caen.

¹²¹ Mohamed EL MARIKY, *Le transport de passagers et de leurs bagages en droit maritime marocaine*, *op.cit.*, p.37.

¹²² Voir L'annexe 2.

Malheureusement, il n'y a que 6 articles concernant le contrat de transport de passagers dans ce livre 3 et en les considérant, nous pouvons les distinguer deux parties importantes, soit les conditions de la responsabilité du transporteur, soit la réparation.

TITRE I Les conditions de la responsabilité du transporteur

En regardant la loi française, on se rend compte que l'exécution du contrat de transport de passagers comporte toujours l'obligation de sécurité, l'obligation de conduire sain et sauf le voyageur à destination.¹²³ En revanche cette obligation n'est pas clairement prévue par la loi thaïlandaise et n'est pas non plus estimée par la jurisprudence thaïlandaise. Cependant, selon les auteurs de droit thaïlandais, l'obligation de l'accomplissement de voyage est toujours accompagnée de l'obligation de sécurité.¹²⁴

Etant donné que le transporteur doit transporter sain et sauf le voyageur à destination, si le voyageur subit un dommage en cours de voyage, il est clair que le transporteur est responsable dans ce cas et que c'est sa responsabilité contractuelle qui s'applique.

En outre, pour mieux comprendre la responsabilité du transporteur, il faut savoir quelles sont exactement les conditions de sa responsabilité. En ce cas, nous pouvons distinguer deux parties, soit les dommages résultant de l'exécution du contrat, soit l'action en responsabilité.

CHAPITRE 1 Les dommages résultant de l'exécution du contrat de transport

En effet, la responsabilité du transporteur peut être engagée de deux façons différentes, d'une part, c'est le dommage résultant de l'inexécution du contrat de transport, d'autre part, c'est le dommage résultant de l'exécution du contrat.

¹²³ Cass. civ, 21 nov. 1911 : *DP* 1913, 1, 249, note Sarut ; S. 1912, 1,73, note Lyon-Caen.

¹²⁴ Jeed SETHABUTR, *L'introduction de la loi civil et du commerce ; location, achat, location de service, location de travaux, transport, op.cit.*, p.122.

Cependant, nous avons déjà étudié la responsabilité du transporteur en cas d'inexécution du contrat dans le sujet de l'obligation du transporteur.¹²⁵ Il faut alors se concentrer uniquement sur la responsabilité du transporteur en cas d'exécution du contrat.

En ce qui concerne les dommages résultant de l'exécution du contrat, il faut les distinguer en fonction des différents types de dommages, soit les dommages aux passagers, soit les dommages aux bagages.

SECTION 1 La responsabilité du transporteur pour dommages aux passagers

Selon l'article 634 du Code civil et du commerce, « *Le transporteur de passagers est responsable pour les dommages personnels et pour les dommages résultant du retard subi en raison du transport qu'un passager aurait pu subir, à moins que le dommage ou le retard ne soit causé par un cas de force majeure ou par faute de ce passager* » « Traduction libre ».¹²⁶ Donc il est clair qu'elle prévoit deux cas différents de la responsabilité du transporteur, l'une en cas de dommages personnels, l'autre en cas de retard.

Par rapport à la responsabilité du transporteur en cas de dommages personnels vers le passager étant donnée par cet article, nous pouvons conclure qu'il y a 3 conditions importantes.

1. « *un passager* » : La personne qui subit le dommage doit être le passager. Etant donné que le contrat de transport est un contrat à titre onéreux,¹²⁷ la personne à bord du navire qui ne paie pas les frais de voyage (par exemple le passager clandestin) ne peut être le passager selon ce Code et s'il subit un dommage en cours de voyage, le transporteur ne peut pas être responsable de façon contractuelle.

2. « *les dommages personnels* » : Un passager doit subir un dommage corporel. C'est-à-dire tout ce qui atteint le corps humain (blessures, souffrances physiques, préjudice esthétique, etc.).

3. Le dommage survenu en cours de voyage : La convention d'Athènes est vraiment précise dans son article 1.8 sur ce sujet en prévoyant également dans son

¹²⁵ Voir p.17-18.

¹²⁶ L'article 634 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 2.

¹²⁷ L'article 608 du Code civil et de commerce, voir l'annexe 2.

article 3 que « *La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport incombe au demandeur.* »

En revanche, la loi thaïlandaise ne prévoit pas que le dommage doive être survenu en cours de voyage. Cependant, en considérant que l'obligation de l'accomplissement du voyage par le transporteur s'accompagne toujours de l'obligation de sécurité, le transporteur doit « *conduire sain et sauf le voyageur à destination* ». ¹²⁸ Il est donc clair que cette obligation de sécurité commence au début du voyage et continue jusqu'à la destination prévue. Donc si le passager subit le dommage pendant ce temps, le transporteur est responsable parce qu'il ne respecte pas son obligation de sécurité. Donc, il est évident que le dommage doit être survenu en cours de voyage. Au contraire, en cas où le dommage survenu en dehors de cette période, la responsabilité du transporteur est la responsabilité extracontractuelle. ¹²⁹

En plus, en se penchant sur la nature de la responsabilité, on comprend que la convention d'Athènes du 1974 prévoit la responsabilité du transporteur en distinguant d'abord deux cas, soit le cas de l'accident individuel, soit le cas du sinistre majeur. Elle prévoit ensuite qu'en cas d'accident individuel, le transporteur est responsable pour faute prouvée. C'est-à-dire que la victime doit prouver la faute du transporteur. En cas de sinistre majeur, le transporteur est responsable pour faute présumée. Si la victime est endommagée par un sinistre majeur en cours de voyage, la responsabilité du transporteur est automatiquement présumée en n'ayant obligatoirement pas la preuve apportée par le passager. Le transporteur en ce cas peut par contre se soustraire à sa responsabilité en prouvant que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés. ¹³⁰

En revanche, la loi thaïlandaise prévoit dans son article 634 du Code civil et du commerce que la responsabilité du transporteur est une responsabilité de plein droit. Si la victime subit des dommages en cours de voyage, quelle que soit la nature de l'événement générateur, le transporteur est automatiquement responsable. Par contre, cette responsabilité est une responsabilité non absolue. Le transporteur peut s'exonérer en prouvant que le dommage a été causé soit par la force majeure ou par une faute de ce passager. ¹³¹

¹²⁸ Cass. civ, 21 nov. 1911 : *DP* 1913, 1, 249, note Sarut ; S. 1912, 1,73, note Lyon-Caen.

¹²⁹ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.965.

¹³⁰ L'article 3 de la convention d'Athènes

¹³¹ L'article 634 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 2.

Donc, en comparant ces deux lois, le passager est plus protégé par la loi thaïlandaise que par la convention d'Athènes de 1974, et ce pour deux raisons. D'une part la loi thaïlandaise ne distingue pas le cas de l'accident individuel et le cas du sinistre majeur comme la convention d'Athènes de 1974. D'autre part, la loi thaïlandaise prévoit que la responsabilité du transporteur est la responsabilité de plein droit dans tous les cas.

En outre, la convention d'Athènes modifiée par le Protocole 2002 a ajouté le régime de la responsabilité de plein droit. Elle prévoit la responsabilité du transporteur en distinguant d'abord le cas de l'accident individuel et le cas du sinistre majeur comme la convention d'Athènes de 1974.

Elle prévoit ensuite que d'une part, en cas d'accident individuel, c'est la responsabilité de la faute prouvée du transporteur. La victime doit prouver la faute du transporteur. D'autre part, en cas de sinistre majeur, elle distingue deux parties. Premièrement, pour les dommages n'excédant pas 250 000 DTS, c'est la responsabilité de plein droit du transporteur. En ce cas, le transporteur peut quand même s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que l'incident résulte d'un cas particulier précisé. Deuxièmement, pour les dommages excédant 250 000 DTS, c'est la responsabilité pour faute présumée du transporteur. Le transporteur doit prouver que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés pour se soustraire à sa responsabilité.¹³²

En joignant la responsabilité de plein droit et en ayant pour but de mieux protéger le passager, le Protocole de 2002 est plus proche de la loi thaïlandaise que la convention d'Athènes de 1974. Le passager est de plus en plus protégé par la loi internationale. En revanche, c'est dommage pour le transporteur.

La responsabilité de plein droit est très critiquable du point de vue du transporteur. Elle est très sévère pour lui. Et puis, le Protocole de 2002 a été calqué sur le Protocole de Montréal du 18 mai 1999 pour le transport international par air, ayant également la responsabilité de plein droit.¹³³ De nombreux acteurs l'ont critiquée parce que le passager maritime n'a pas les droits comme le passager aérien.¹³⁴ Le passager maritime a toujours plus de liberté que le passager aérien et en ce cas, la responsabilité du transporteur entre les deux types de transport ne saurait être la

¹³² L'article 3 de la convention d'Athènes modifié par le Protocole de 2002.

¹³³ *La responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages*, Mémoire de CDMT, 2013, p.21.

¹³⁴ *Ibid.*, p.25 et Bernard KROGER, « CMI Year book », 2001, P 242.

même. Il est donc plus critiquable et plus dommageable pour le transporteur en Thaïlande où la responsabilité de plein droit s'applique dans tous les cas.

En conclusion, il est clair que la loi thaïlandaise concernant sur ce sujet n'est pas vraiment développée et aucun transporteur international ne veut transporter vers la Thaïlande car il se soumettrait à la loi thaïlandaise qui est très sévère pour lui. Il faut donc adopter une loi particulière distincte du Code civil et du commerce.

Enfin, quant à l'étendue du préjudice, la convention d'Athènes prévoit dans son article 3 que « *la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur* ». En revanche, la loi thaïlandaise ne le précise pas clairement mais il est pratiquement évident qu'en Thaïlande, la victime prouve toujours son préjudice. En outre, il s'agit de savoir quel est exactement le préjudice pour lequel peut être indemnisée la victime. En ce cas, la loi thaïlandaise concernant le transport de passagers ne prévoit rien. Il faut donc regarder le régime de droit commun. L'article 222 du Code civil et du commerce prévoit que dans cette notion de préjudice sont inclus d'une part tous les préjudices découlant habituellement et d'autre part les préjudices causés par les circonstances particulières, si la partie concernée prévoyait ou aurait dû prévoir de telles circonstances.¹³⁵

Le passager voyage souvent avec ses bagages. Donc, après avoir compris la responsabilité du transporteur pour dommage aux passagers, il faut ensuite comprendre également sa responsabilité pour dommage aux bagages.

SECTION 2. La responsabilité du transporteur pour dommages aux bagages

Selon le même article 634 du Code civil et du commerce qui peut également s'appliquer en cas de dommages aux passagers, « *Le transporteur de passagers est responsable pour les dommages personnels...* » « Traduction libre ».¹³⁶ En ce cas, l'auteur de droit thaïlandais a jugé que les dommages personnels incluent les dommages corporels, les dommages matériels et les dommages moraux.¹³⁷ Donc cet article peut aussi s'appliquer aux dommages aux bagages.

¹³⁵ L'article 222 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 3.

¹³⁶ L'article 634 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 2.

¹³⁷ Pairoj VAYUPARB, *L'introduction de la loi civile et du commerce : l'obligation*, Bangkok, 3^e éd., 2004, p.134.

Ensuite, en étudiant la responsabilité du transporteur en cas de dommages aux bagages, nous pouvons conclure qu'il y a 3 conditions importantes comme celles des dommages aux passagers.

1. « *les bagages de passagers* » : Il faut uniquement appliquer ce régime aux bagages de passagers. Les bagages d'une personne qui ne paie pas les frais de voyage ou d'un passager clandestin ne peuvent pas se voir appliquer ce régime.

2. « *les dommages aux bagages* » : Ces bagages doivent avoir subi un dommage. Dans ce cas, la loi thaïlandaise distingue deux types de bagages : soit les bagages enregistrés, soit les bagages non-enregistrés. En revanche, plusieurs lois étrangères comme la loi française et la convention d'Athènes distinguent les bagages en trois types : les bagages enregistrés, les bagages de cabine et les biens précieux.

Les bagages enregistrés au vu de la loi étrangère sont les mêmes que les bagages enregistrés au vu de la loi thaïlandaise. En outre en considérant la définition des bagages de cabine donnée par article 1.6 de la convention d'Athènes, on remarque que « *« bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle* » Donc ce type de bagages est le même que les bagages non enregistrés donné par la loi thaïlandaise. Par contre les biens précieux prévus par la loi étrangère sont différents de ceux prévus en Thaïlande où il n'y a pas ce type des bagages. Il est donc clair que le régime donné par la loi étrangère et s'appliquant uniquement en cas de biens précieux ne peut pas s'appliquer en Thaïlande.

3. Le dommage survenu en cours de voyage : la convention d'Athènes précise clairement ce cas dans son article 1.8. En revanche, comme en cas de dommages aux passagers, la loi thaïlandaise ne le précise pas clairement mais en considérant l'obligation de sécurité du transporteur, il est évident que le transporteur doit être responsable uniquement au cas où le dommage survient en cours de voyage.

Ensuite, en regardant la nature de la responsabilité du transporteur en ce cas, il faut d'abord distinguer trois parties selon les différents types des bagages.

I. Les bagages de cabine

La loi française considère que « *ces bagages demeurent sous la responsabilité du passager* ». ¹³⁸ Elle prévoit ensuite que la responsabilité du transporteur envers ces bagages est la responsabilité pour faute prouvée. ¹³⁹ Le passager doit prouver la faute du transporteur dans tous les cas. En revanche, la convention d'Athènes de 1974 le prévoit différemment. Elle distingue d'abord le cas de l'accident individuel et celui du sinistre majeur, en prévoyant ensuite qu'en cas d'accident individuel, c'est la responsabilité pour faute prouvée. En cas de sinistre majeur, c'est la responsabilité pour faute présumée. ¹⁴⁰

En revanche, en ce cas, la loi thaïlandaise prévoit comme la loi française dans l'article 638 que « *Le transporteur n'a engagé aucune responsabilité pour les bagages qui ne lui ont pas été confiés, à moins que ces bagages ne soient perdus ou endommagés par la faute du transporteur ou de ses employés.* » « Traduction libre ». ¹⁴¹ Il est donc clair qu'en ce cas, la responsabilité du transporteur est la responsabilité pour faute prouvée et le passager doit prouver la faute du transporteur dans tous les cas comme dans la loi française.

En comparant la loi thaïlandaise et la convention internationale, la loi thaïlandaise est gravement sévère pour la victime parce que c'est elle qui doit prouver la faute du transporteur même en cas de sinistre majeur où la preuve est trop difficile. C'est-à-dire également que « *le passager doit veiller aux biens qu'il a conservés sous sa garde, même en cas d'évènement dramatique* ». ¹⁴²

II. Les bagages enregistrés

La loi française prévoit que les bagages enregistrés sont soumis au régime concernant le transport de marchandises. La responsabilité du transporteur en ce cas est donc la responsabilité de plein droit avec plusieurs cas exceptés. ¹⁴³

Cependant, la convention d'Athènes en dispose autrement. Elle prévoit qu'en cas d'accident individuel, c'est la responsabilité pour faute prouvée qui doit être

¹³⁸ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.969.

¹³⁹ L'article 44 du décret du 31 dec 1966

¹⁴⁰ L'article 3 de la convention d'Athènes.

¹⁴¹ L'article 638 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 2.

¹⁴² Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.970.

¹⁴³ L'article 75 du décret du 31 décembre 1966

appliquée. En cas de sinistre majeur, c'est la responsabilité pour faute présumée.¹⁴⁴ Elle est modifiée par le Protocole de 2002 en prévoyant qu'il y a présomption de faute du transporteur dans tous les cas.¹⁴⁵

Par contre, la loi thaïlandaise dispose comme la loi française. Elle prévoit dans l'article 637 que « *Les droits et responsabilités du transporteur pour les bagages qui lui ont été confiés sont régis par la partie I* » « Traduction libre »¹⁴⁶ et « le partie I » en ce cas prévoit le transport maritime de marchandises.¹⁴⁷ Ensuite, selon l'article 616 (dans le partie 1), « *Le transporteur est responsable de toute perte, dommage ou retard dans la livraison des marchandises qui lui sont confiées, à moins qu'il prouve que la perte, le dommage ou le retard est causé par un cas de force majeure ou par la faute de l'expéditeur ou du destinataire.* » « Traduction libre ». Donc dans ce cas, la responsabilité du transporteur est une responsabilité de plein droit avec deux cas exceptés.

En revanche, ce « *partie I* » du Code civil et du commerce traitant du transport de marchandises est déjà abrogé par une loi spécifique, la loi sur le transport de marchandises par mer de 1991, distincte du régime du Code civil et du commerce. En outre, cette loi garde la responsabilité de plein droit du transporteur en ajoutant plusieurs cas exceptés comme la loi française. Donc, en Thaïlande, la responsabilité du transporteur en cas de dommages aux bagages enregistrés est une responsabilité de plein droit avec plusieurs cas exceptés.

En comparant la loi thaïlandaise et la convention internationale, contrairement au cas des bagages de cabine, le passager est plus protégé par la loi thaïlandaise où la responsabilité du transporteur est une responsabilité de plein droit que par la convention internationale où sa responsabilité est la responsabilité pour faute prouvée.

III. Les bagages précieux

La loi française dispose qu'en ce cas, « *toute limitation de responsabilité est supprimée* ». ¹⁴⁸ Cependant, la loi thaïlandaise ne prévoit rien et le transporteur peut donc toujours bénéficier de sa limitation de responsabilité. Et puis, en considérant que les bagages précieux sont les bagages étant déposés entre les mains du

¹⁴⁴ L'article 3 de la convention d'Athènes

¹⁴⁵ L'article 3 de la convention d'Athènes modifié par le Protocole de 2002.

¹⁴⁶ L'article 637 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 2.

¹⁴⁷ Voir annexe 2.

¹⁴⁸ L'article 44 de la loi du 18 juin 1966

capitaine, ils sont donc l'un des bagages enregistrés et la responsabilité du transporteur en ce cas est la responsabilité de plein droit avec plusieurs cas exceptés.

Enfin, en considérant l'étendue du préjudice, comme en cas de dommages aux passagers, la convention d'Athènes prévoit dans son article 3 que le passager doit prouver ce préjudice et la loi thaïlandaise prévoit également dans l'article 222 du Code civil et du commerce que le préjudice doit être prévisible.¹⁴⁹

Après avoir compris la responsabilité du transporteur au cas où les dommages résultant de l'exécution du contrat, il faut ensuite savoir comment nous pouvons exercer l'action en responsabilité et quelles sont les conditions que nous devons respecter.

CHAPITRE II L'action en responsabilité

A ce sujet, la plupart des lois étrangères et les conventions internationales posent deux principes importants. Premièrement, elles posent le principe de l'indifférence entre l'action contractuelle et l'action extracontractuelle. Deuxièmement, elles précisent que dans tous les cas, il faut toujours respecter les conditions et limites.

SECTION 1 L'action contractuelle ou extracontractuelle

La question de savoir à quel titre le passager peut exercer ses actions en responsabilité est vraiment importante à l'égard de sa réparation parce qu'entre deux titres de l'action, elles posent la différence de principe. D'une part, à titre contractuel, c'est le principe de la prévisibilité du préjudice. Elle ne permet à la victime d'être indemnisée que pour des dommages prévisibles. D'autre part, à titre extracontractuel, c'est le principe de la réparation intégrale. Elle inclut en revanche tous les dommages en prévoyant que la victime doit être indemnisée intégralement des dommages qu'elle subit.

Pour répondre à cette question, en regardant l'histoire de la loi française, à cause de l'absence de tout texte, la jurisprudence considérait dans un premier temps que la responsabilité du transporteur à l'égard du passager était de nature non contractuelle mais délictuelle.¹⁵⁰ Ensuite, elle a abandonné cette analyse en

¹⁴⁹ L'article 222 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 3.

¹⁵⁰ Cass. civ, 10 mars 1884, *D.* 1885, 1, 433, n. Sarrut ; *S.* 1885. 1. 129, n. Lyon-Caen.

considérant que le transporteur avait une obligation de sécurité.¹⁵¹ A partir de cette jurisprudence, il y a donc eu une relation contractuelle entre le transporteur et le passager. La responsabilité du transporteur est donc de nature contractuelle.

Ensuite, ces jurisprudences anciennes ont toutes été abandonnées par l'article 42 de la loi du 18 juin 1966 qui prévoit que l'action en responsabilité, « *à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites.* ». Elle pose donc le principe de l'indifférence de nature de l'action en responsabilité en prévoyant que soit à titre contractuel, soit à titre extracontractuel, l'action en responsabilité doit toujours être exercée dans les mêmes conditions et les mêmes limites. Ce principe est aussi prévu par plusieurs lois étrangères et conventions internationales et dans ce cas, il n'est donc plus question de savoir à quel titre la victime doit exercer son action en responsabilité. En revanche, la loi thaïlandaise n'a pas ce principe et cette question reste donc toujours importante.

Pour cette question, la Thaïlande n'a pas de loi spécifique prévoyant ce sujet ni de jurisprudence ayant estimé ce cas. Il faut donc regarder d'une part le principe de l'obligation du transporteur et d'autre part la jurisprudence en matière de droit commun.

Le transporteur en Thaïlande a toujours l'obligation de sécurité et cette obligation est l'une des obligations contractuelles qui sont formées par la conclusion du contrat. Donc quand il y a relation contractuelle entre le transporteur et le passager, la responsabilité du transporteur doit toujours être la responsabilité contractuelle.

Ensuite, il s'agit de savoir, même s'il y a relation contractuelle entre les parties au contrat, si la victime peut encore agir contre la personne responsable à titre extracontractuel. En regardant les jurisprudences anciennes, certaines ne l'ont pas accepté en se prévalant de l'intention de parties. Elle a estimé que s'il y a relation contractuelle, la victime ne peut agir contre la personne responsable qu'à titre contractuel.¹⁵² Cependant, certaines jurisprudences l'ont accepté en se prévalant du droit absolu de la victime. Elles ont considéré que le droit de biens, de la vie et du corps sont le droit absolu et ils ne peuvent pas être écartés par le contrat. Donc, même s'il y a relation contractuelle, si le droit absolu de la victime est violé, la victime peut aussi agir contre la personne responsable à titre extracontractuel.¹⁵³

¹⁵¹ Cass. civ, 21 nov. 1911 : *DP* 1913, 1, 249, note Sarut ; S. 1912, 1,73, note Lyon-Caen.

¹⁵² La jurisprudence thaïlandaise en 1980, La cour de cassation numéro 25/2523.

¹⁵³ La jurisprudence thaïlandaise en 1982, La cour de cassation numéro 3814/2525.

Pour répondre clairement à cette question, il faut distinguer deux parties.

1. Les raisons pour laquelle la victime peut agir contre le transporteur à titre extracontractuel.

Premièrement, c'est pour protéger le passager. Il est évident que le passager est plus protégé par le principe de la réparation intégrale en cas de responsabilité extracontractuelle que par le principe de la prévisibilité du préjudice en cas de responsabilité contractuelle.

Deuxièmement, c'est pour protéger les préposés du transporteur ou le transporteur substitué. En Thaïlande, le transporteur selon la loi thaïlandaise ne désigne que le transporteur contractuel. Elle ne prévoit rien sur les préposés du transporteur ni sur le transporteur substitué. Donc il n'y a que le transporteur contractuel qui puisse contractuellement être responsable et il n'y a que lui qui puisse bénéficier de la limitation de responsabilité. C'est la raison pour laquelle, pour agir contre les préposés du transporteur et le transporteur substitué, il faut agir à titre extracontractuel et dans ce cas, ils ne peuvent pas bénéficier de la limitation de responsabilité comme le transporteur contractuel. C'est donc dommage pour eux parce qu'au cas où la victime ne peut agir contre le transporteur contractuel qu'à titre contractuel, elle va agir contre les préposés et le transporteur substitué à titre extracontractuel pour être indemnisée intégralement d'une part et d'autre part, pour n'être pas limitée par le plafond de la limitation de responsabilité.

2. La raison pour laquelle la victime ne peut agir contre le transporteur qu'à titre contractuel.

En considérant au contraire que si la victime peut agir à titre extracontractuel contre le transporteur, cela est très sévère pour le transporteur.

En ce cas, la loi thaïlandaise concernant la responsabilité délictuelle prévoit d'abord que le transporteur doit être responsable solidairement avec ses préposé et le transporteur substitué en qualité de son mandant.¹⁵⁴ Elle précise ensuite deux cas des responsabilités.

¹⁵⁴ L'article 425 du Code civil et du commerce : « *Un employeur est conjointement responsable avec son employé pour les conséquences d'un fait illicite commis par un tel employé dans le cadre de son emploi* » « Traduction libre », voir l'annexe 5.

Premièrement, en cas d'incident survenu quand le navire ne coule pas en mer. C'est rare mais alors, c'est la responsabilité du transporteur pour faute prouvée et c'est la victime qui doit prouver la faute du transporteur.¹⁵⁵

Deuxièmement, en cas d'incident survenu quand le navire coule dans la mer. La plupart des incidents maritimes correspondent à ce cas de figure. La loi thaïlandaise concernant la responsabilité délictuelle prévoit que c'est une responsabilité de plein droit avec deux cas exceptés. Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que le dommage résulte d'une force majeure ou d'une faute de la personne qui a subi un dommage.¹⁵⁶

Sa responsabilité de plein droit est irraisonnable et très sévère parce que, d'une part, il n'y a que deux cas exceptés et que, d'autre part, elle s'applique à tous les cas. Sont également inclus les cas de dommages aux passagers, de dommages aux bagages enregistrés et notamment de dommages aux bagages de cabine qui demeurent principalement « *sous la responsabilité du passager* » et « *c'est le passager qui doit garder ses bagages et veiller sur eux au cours du voyage* ». ¹⁵⁷

En conclusion, pour résoudre ce problème, la Thaïlande doit créer une loi spécifique concernant le transport maritime de passagers en prévoyant d'une part le principe de l'indifférence de nature de la responsabilité comme précise la loi étrangère et la convention internationale et d'autre part, en ajoutant clairement l'obligation et la responsabilité des préposés du transporteur et du transporteur substitué.

Après avoir compris la nature de la responsabilité pour savoir à quel titre la victime doit agir contre le transporteur, il faut ensuite regarder quelles sont les conditions que la victime doit respecter pour son action en responsabilité.

L'article 427 du Code civil et du commerce : « *Les deux articles qui précèdent s'appliquent aussi au mandant et au mandataire* » « Traduction libre », Voir l'annexe 5.

¹⁵⁵ L'article 420 du Code civil et du commerce : « *Une personne qui, délibérément ou par négligence, blesse illégalement la vie, le corps, la santé, la liberté, les biens ou tout autre droit d'une autre personne, commet un acte illicite et est tenue de procéder à une indemnisation* » « Traduction libre », voir l'annexe 5.

¹⁵⁶ L'article 437 du Code civil et du commerce : « *Une personne est responsable des blessures causées par tout moyen de transport propulsé par un mécanisme qui est en sa possession ou à son contrôle, à moins qu'il prouve que la blessure résulte d'une force majeure ou d'une faute de la personne blessée.* » « Traduction libre », voir l'annexe 5.

¹⁵⁷ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.969-970.

SECTION 2 Compétence et Prescription

Selon l'article 42 de la loi française du 18 juin 1966, l'action en responsabilité, « à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites ». Il est donc important de savoir ensuite quelles sont les conditions de l'action en responsabilité.

En comparant la loi thaïlandaise et la loi étrangère, nous pouvons conclure qu'il y a deux conditions importantes : la compétence et la prescription.

I. Compétence

La loi française prévoit dans l'article 74 du décret du 31 décembre 1966 renvoyant à l'article 54 du même texte, relatif au transport de marchandises,¹⁵⁸ que les actions peuvent « être portées devant le tribunal du port de chargement ou devant le tribunal du port de déchargement, s'il est situé sur le territoire de la République française. »

La convention d'Athènes de 1974 prévoit également ce sujet dans son article 17 en mettant en place un système impératif de choix de la juridiction compétente. Les parties au contrat peuvent donc choisir l'une d'entre elles.

En revanche, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien sur ce sujet, il faut alors regarder la loi concernant le contrat en général. Donc si la Thaïlande est compétente, il faut regarder le Code de procédure civile qui donne trois possibilités dans ce cas.

Premièrement, au cas où le défendeur (le transporteur) a son domicile en Thaïlande.¹⁵⁹ En ce cas, quelle que soit la nationalité du transporteur, si son domicile est en Thaïlande, la Thaïlande est compétente.¹⁶⁰ De plus, elle prévoit que même si le transporteur n'a pas de domicile en Thaïlande, s'il a effectué l'ensemble ou une partie de l'opération en Thaïlande, dans les deux années précédant la date de soumission de la plainte, la Thaïlande est aussi compétente.¹⁶¹

¹⁵⁸ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.976-977.

¹⁵⁹ L'article 4 du Code de procédure civile thaïlandaise : « Les plaintes doivent être soumises à la Cour dans la juridiction territoriale dont le défendeur est domicilié ou à la Cour dans la juridiction territoriale dont la cause d'action a été soulevée.... » « Traduction libre ».

¹⁶⁰ La jurisprudence thaïlandaise en 1997, La cour de cassation numéro 447/2540.

¹⁶¹ L'article 3 du Code de procédure civile thaïlandaise prévoit que « dans le cas où le défendeur n'est pas domicilié en Thaïlande, si le défendeur effectue ou a effectué l'ensemble ou une partie de l'opération en

La compétence de la Thaïlande est donc très large parce qu'elle inclut tous les cas où le navire coule, totalement ou partiellement, dans la mer thaïlandaise.

Deuxièmement, le cas où la clause d'action a été soulevée¹⁶², d'une part, si la victime agit en responsabilité contractuelle, le contrat de transport doit avoir été formé en Thaïlande. D'autre part, si la victime agit en responsabilité extracontractuelle, l'incident doit être survenu en Thaïlande.¹⁶³ Elle prévoit également que si la cause d'action se produit sur un navire thaïlandais hors de Thaïlande, la Thaïlande est là aussi compétente.¹⁶⁴

Troisièmement, au cas où le défendeur (le transporteur) n'a pas de domicile en Thaïlande ou si la cause de l'action n'est pas apparue en Thaïlande, si le demandeur (la victime) a la nationalité thaïlandaise ou si elle a un domicile en Thaïlande, la Thaïlande est compétente.¹⁶⁵

Donc en regardant ces trois possibilités, il apparaît que la compétence de la Thaïlande est très large par rapport à la loi française où l'on n'accepte que les tribunaux des ports de chargement et de déchargement, les tribunaux des ports d'embarquement ou de débarquement.

Il faut ensuite considérer la clause attributive de compétence. La convention de Bruxelles de 1961 prévoit dans son article 9 que les clauses attributives de compétence sont nulles. Cependant, la convention d'Athènes prévoit le contraire dans son article 17. Elle autorise ces clauses en fixant une liste limitative des juridictions que les parties peuvent choisir.

Et puis, en regardant la loi étrangère, le Canada, avant qu'il n'ait ratifié la convention, n'a pas accepté ces clauses en raisonnant que d'une part, étant donné que le contrat de transport est un contrat d'adhésion, il n'y a pas de négociation au

Thaïlande, il est considéré que l'endroit utilisé ou avait utilisé pour effectuer cette opération dans la date de soumission de la plainte ou avant cette prestation de deux ans, est le domicile du défendeur. » « Traduction libre ».

¹⁶² L'article 4 du Code de procédure civile thaïlandaise

¹⁶³ Pairoj VAYUPARB, *Le droit de la procédure civile : Partie. I*, Bangkok, 4^e éd., 2016, p.38, 46.

¹⁶⁴ L'article 3 du Code de procédure civile thaïlandaise prévoit également que « *Dans le cas où la cause d'action se produit dans le navire ou l'avion thaïlandais hors de la Thaïlande, la Thaïlande est compétente.* » « Traduction libre ».

¹⁶⁵ L'article 4 du Code de procédure civile thaïlandaise prévoit que « *en cas où le défendeur n'est pas domicilié en Thaïlande et la cause d'action n'est pas apparue en Thaïlande, si le demandeur a la nationalité thaïlandaise ou si il a un domicile en Thaïlande, la Thaïlande est compétente.* » « Traduction libre ».

moment de la formation du contrat et le passager ne sait donc pas qu'il y a ces clauses. D'autre part, le titre de passage est donné au passager après le paiement des frais de voyage. Le passager ne peut donc pas connaître les contenus de ce titre avant d'effectuer son paiement.¹⁶⁶

En revanche, la loi thaïlandaise n'est pas précise sur ce sujet mais si nous regardons les jurisprudences anciennes en matière de transport de marchandises, elles ont accepté ces clauses, ayant estimé que même si ces clauses sont valables mais que la Thaïlande est compétente selon le Code de procédure civile, les parties peuvent toujours agir devant les juridictions thaïlandaises.¹⁶⁷

En conclusion, selon le Code de procédure civile, d'une part, la compétence de la Thaïlande est très large. D'autre part, les clauses attributives de compétences sont valables en Thaïlande mais la Thaïlande est aussi compétente dans ce cas.

II. Prescription

La convention d'Athènes du 1974 prévoit que l'action en responsabilité est prescrite au bout des deux ans à partir du jour où le passager a débarqué ou aurait dû débarquer et en cas de décès postérieur au débarquement, la prescription courte du jour du décès, étant limitée à une durée de trois ans à compter du débarquement.¹⁶⁸

En regardant la loi étrangère, la loi française¹⁶⁹ et la loi chinoise¹⁷⁰ prévoient que la prescription est de deux ans comme la convention d'Athènes en précisant clairement le point de départ du délai. Cependant la loi aux Etats-Unis prévoit que la prescription est de trois ans en permettant au transporteur de réduire ce délai à condition qu'il avise le passager.¹⁷¹

En revanche, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien à ce sujet. Il faut alors regarder la loi concernant le régime de la prescription en général. Elle prévoit trois cas. Premièrement, en cas de manquant au paiement des

¹⁶⁶ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, *op.cit.*, p.48.

¹⁶⁷ La jurisprudence thaïlandaise en 2003, La cour de cassation numéro 3537/2546.- confirmé par la jurisprudence thaïlandaise en 2006, La cour de cassation numéro 3882/2549.

¹⁶⁸ L'article 16 de la convention d'Athènes du 1974.

¹⁶⁹ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, *op.cit.*, p.978.

¹⁷⁰ Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, *op.cit.*, p.57.

¹⁷¹ *Ibid.*, p.62.

frais de voyage, la prescription est de deux ans.¹⁷² Deuxièmement, en cas de dommages aux bagages enregistrés, la loi concernant le transport de passagers renvoie à la loi concernant le transport de marchandises et sa prescription est alors d'un an à partir du jour où le passager a débarqué ou aurait dû débarquer.¹⁷³ Troisièmement, en cas de dommages aux bagages de cabine et de dommages aux passagers, il n'y a pas de loi spécifique parlant de ce sujet. Il faut alors appliquer l'article concernant la prescription en général et cette prescription est de dix ans.¹⁷⁴

En comparant la loi thaïlandaise avec la loi étrangère, la loi de Thaïlande n'est pas suffisante parce qu'en premier lieu, elle ne précise pas la période de prescription dans tous les cas et en cas manquant, il faut donc appliquer la période de dix ans prévue par la loi concernant la prescription en général, ce qui semble irraisonnable. En second lieu, elle ne précise le point de départ du délai qu'en cas de dommages aux bagages enregistrés et dans les autres cas, elle reste muette.

Après avoir compris le régime concernant la responsabilité du transporteur, il faut ensuite étudier le sujet de la réparation.

TITRE II La réparation

En principe, le transporteur doit, aux passagers, « *une réparation intégrale du dommage qu'il leur a occasionné* ». ¹⁷⁵ En revanche, étant donné que le transport est une activité dangereuse, la loi a consacré d'abord un régime protégeant le transporteur. Ensuite, quand le monde du transport s'est de plus en plus développé, la loi s'est rapprochée de la protection du passager.

¹⁷² L'article 193/34 du Code civil et du commerce : « *La période de prescription est de deux ans pour les réclamations suivantes: (C) Les réclamations des transporteurs pour le tarif, le fret, la location et les frais, y compris les décaissements.* » « Traduction libre ».

¹⁷³ L'article 637 du Code civil et du commerce renvoyant à l'article 624 du même texte, relatif au transport de marchandises prévoit que « *en cas des dommages des bagages enregistrés, la prescription est deux ans à partir du jour où le passager a débarqué ou aurait dû débarqué.* » « Traduction libre », voir l'annexe 2.

¹⁷⁴ L'article 193/34 du Code civil et du commerce « *La période de prescription pour laquelle aucune autre période n'est prévue par la loi est de dix ans.* » « Traduction libre ».

¹⁷⁵ Jacques PUTZEYS et Marie-Ange ROSSEELS, *Droit des transports et droit maritime*, op.cit. p.258.

CHAPITRE 1 La protection du transporteur

En estimant que le transport maritime est très dangereux et il peut être souvent touché par des incidents qui se révèlent catastrophiques, la loi a consacré un régime qui protège le personnage important dans ce domaine. Elle a donc d'abord protégé le transporteur.

En regardant l'histoire de la loi maritime, on constate qu'elle a premièrement accepté les «Négligence clause» ayant pour objectif d'exonérer le transporteur maritime de toute responsabilité. Cependant, ces clauses ont été finalement abandonnées par la loi. Elle a ensuite consacré le plafond de la limitation de responsabilité, ayant pour objectif principal de protéger plutôt le transporteur maritime. Elle a enfin consacré l'obligation d'assurance qui doit couvrir la responsabilité du transporteur.

Donc il faut distinguer les régimes de la protection du transporteur en deux parties, soit la limitation de responsabilité, soit l'obligation d'assurance.

SECTION 1 Régime de la limitation de responsabilité

En regardant la limitation de responsabilité, il faut distinguer deux parties selon les types de dommages. D'une part, la limitation en cas de dommages aux passagers, elle est contestable dans ce cas lorsqu'elle s'applique à des dommages corporels, non à des dommages matériels. D'autre part, la limitation en cas de dommages aux bagages, plusieurs lois étrangères et conventions internationales ont fixé une limitation à ce type de dommages.

I. La limitation en cas de dommages aux passagers

La convention d'Athènes de 1974 a fixé la limitation dans ce cas à 700 000 France Poincaré¹⁷⁶ et ce montant a été réévalué par le protocole du 29 mai 1990 qui a fixé la limitation à 175000 DTS.

Et puis, le Protocole de 2002 a modifié la modalité de la réparation en prévoyant premièrement qu'en cas d'accident individuel, c'est la responsabilité pour faute prouvée du transporteur¹⁷⁷ et le transporteur peut ensuite bénéficier la limitation qui

¹⁷⁶ L'article 7 de la convention d'Athènes de 1974

¹⁷⁷ L'article 3 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.

a été fixée par la convention à 400 000 DTS.¹⁷⁸ Deuxièmement, elle prévoit le cas du sinistre majeur en distinguant deux parties. D'une part, pour les dommages n'excédant pas 250 000 DTS, c'est la responsabilité de plein droit du transporteur. Le transporteur doit automatiquement être responsable, n'ayant pas la limitation de sa responsabilité. D'autre part, pour les dommages excédant 250 000 DTS, c'est la responsabilité pour faute présumée du transporteur. En ce cas, il peut quand même bénéficier de la limitation qui a été fixée par la convention à 400 000 DTS.¹⁷⁹

En revanche, en regardant le transport aérien, la convention de Montréal du 28 mai 1999 prévoit un principe différent de celui du transport maritime. Elle abandonne « *tout principe de limitation en matière d'accidents corporels* ». ¹⁸⁰

En Thaïlande, la responsabilité du transporteur en cas de dommages aux passagers est la responsabilité du plein droit. Le transporteur doit automatiquement être responsable. C'est la raison pour laquelle il s'agit de savoir s'il peut aussi bénéficier de la limitation de responsabilité. Dans ce cas, il n'y a pas de loi qui fixe la limitation. Il est donc intéressant de savoir s'il est possible que cette limitation puisse être fixée par les parties au contrat. Le protocole de 2002 prévoit dans son article 10 que ceci est possible mais le transporteur et le passager doivent en convenir « *de façon expresse et par écrit* ». En Thaïlande, en réponse à cette question, il faut regarder la loi thaïlandaise.

D'abord, en regardant la loi concernant le régime général de l'obligation, on trouve l'article 373 du Code civil et du commerce qui prévoit que « *Une entente conclue préalablement en exonérant un débiteur de sa propre fraude ou négligence grave est nulle* » « Traduction libre ». ¹⁸¹ Donc, selon le principe de l'interprétation de la loi, si la clause exonérant les cas de fraude ou de négligence grave est nulle, cela veut dire que la clause exonérant un autre cas est valable.

La loi concernant le régime du contrat de transport l'a confirmé en prévoyant dans l'article 639 du Code civil et du commerce qu' « *Une disposition d'un billet, d'un reçu ou de tout autre document délivré par le transporteur au passager excluant ou limitant la responsabilité du transporteur est nulle, à moins que le passager n'accepte expressément cette exclusion.* » « Traduction libre ». ¹⁸² Donc il est clair que la clause de la limitation est valable à condition que le passager l'accepte

¹⁷⁸ L'article 7 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.

¹⁷⁹ Les articles 3 et 7 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.

¹⁸⁰ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.971.

¹⁸¹ L'article 373 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 4.

¹⁸² L'article 639 du Code civil et du commerce, voir l'annexe 2.

expressément. En ce cas, la loi thaïlandaise prévoit la même chose que prévoit le Protocole de 2002 où les parties au contrat doivent convenir « *de façon expresse et par écrit* » la limite de responsabilité.

En revanche, pour l'application de la loi thaïlandaise, il faut toujours regarder la loi qui est la plus spécifique d'abord. Donc ici, il s'agit de la loi créée en 2004 parlant de « *Unfair Contract Terms Act B.E. 2540* »¹⁸³ qui est plus spécifique que la loi concernant le contrat de transport dans le Code civil et du commerce.

Qu'en est-il du champ d'application de cette loi ? Elle peut s'appliquer au contrat de formulaire standard ou au contrat conclu entre le professionnel et le consommateur. En cas de contrat d'adhésion, il est clair que le contrat de transport est l'un des contrats d'adhésion. Et puis, en regardant le cas du contrat conclu entre le professionnel et le consommateur, il est aussi évident que le contrat de transport de passagers est conclu entre le professionnel (le transporteur) et le consommateur (le passager). Donc ce contrat peut être appliqué à cette loi et en considérant la clause de la limitation de responsabilité, cette loi prévoit dans son article 8 ali.1 qu'en cas de dommages corporels, ces clauses sont interdites.¹⁸⁴

Donc la loi thaïlandaise prévoit comme la convention de Montréal du 1999 concernant le transport aérien en abandonnant la limitation de responsabilité en matière d'accidents corporels et selon la responsabilité de plein droit, le transporteur va automatiquement être responsable, ne pouvant bénéficier de la limitation de responsabilité.

II. La limitation en cas de dommages aux bagages

La loi française et la convention d'Athènes du 1974 ont fixé la limitation en cas de dommages aux bagages en distinguant deux parties selon les types des bagages, soit la limitation en cas de dommages aux bagages de cabine, soit celle des bagages enregistrés.¹⁸⁵ En outre, le Protocole de 2002 permet également aux parties au

¹⁸³ Loi sur les clauses abusives du contrat 1997 « traduction libre ».

¹⁸⁴ L'article 8 ali.1 de la loi sur les clauses abusives du contrat 1997 : « *Les termes, les annonces ou les avis prévus à l'avance pour exclure ou restreindre la responsabilité pour responsabilité délictuelle ou une rupture de contrat en cas de perte de vie, de corps ou de santé d'une autre personne à la suite d'une action délibérée ou négligente commise par la personne qui a pris les conditions, l'annonce ou Un avis ou une autre personne pour laquelle la personne qui présente les termes, l'annonce ou l'avis est également responsable, ne sera pas soulevée à titre d'exclusion ou de restriction du passif.* » « Traduction libre ».

¹⁸⁵ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.974-975.

contrat de fixer le montant de la limitation à condition qu'ils en conviennent « *de façon expresse et par écrit* ». ¹⁸⁶

Ensuite, en Thaïlande, la loi qui est la plus spécifique dans ce cas est la loi sur les clauses abusives du contrat 1997. Elle prévoit dans son article 8 ali.2 que les clauses de la limitation de responsabilité dans le cas de dommages aux bagages ne sont valables que dans la mesure où elles sont justes et raisonnables selon le cas. ¹⁸⁷ Donc la loi thaïlandaise permet ces clauses comme le Protocole de 2002.

Ensuite, il s'agit de savoir comment nous pouvons mesurer si ces clauses sont justes et raisonnables. Cette question trouve sa réponse dans le même texte. Elle prévoit dans son article 10 qu'il faut tenir compte de toutes les circonstances en l'espèce, y compris par exemple la bonne foi, le pouvoir de négociation, la connaissance et la compréhension du statut économique. ¹⁸⁸

Donc en conclusion, selon la responsabilité de plein droit, le transporteur doit automatiquement être responsable dans tous les cas et il peut finalement bénéficier des clauses de limitation de responsabilité en cas de dommages aux bagages à condition qu'elles soient justes et raisonnables. Par contre, il ne le peut pas en cas de dommages aux passagers comme le cas du transport aérien.

Ensuite, la limitation de responsabilité est un outil prévu par la loi pour protéger le transporteur. En outre, la loi a également consacré une autre mécanique pour le protéger, c'est l'obligation de l'assurance.

¹⁸⁶ L'article 10 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.

¹⁸⁷ L'article 8 ali.2 de la loi sur les clauses abusives du contrat 1997 : « *Les termes, les annonces ou les préavis effectués à l'avance pour exclure ou restreindre la responsabilité en tout autre cas que ceux mentionnés au premier alinéa ne seront valables que dans la mesure où ils sont justes et raisonnables selon le cas.* » « Traduction libre ».

¹⁸⁸ L'article 10 de la loi sur les clauses abusives du contrat 1997 : « *En déterminant dans quelle mesure les termes sont justes et raisonnables, il faut tenir compte de toutes les circonstances de l'espèce, y compris:*
(1). *bonne foi, pouvoir de négociation, connaissance et compréhension du statut économique, habileté, anticipation, lignes directrices précédemment observées, autres alternatives et tous les avantages et inconvénients des parties contractantes selon l'état réel*
(2). *utilisations ordinaires applicables à ce type de contrat;*
..... » « Traduction libre ».

SECTION 2 L'obligation de l'assurance

Le transport maritime est l'une des activités les plus dangereuses lorsqu'un accident se produit¹⁸⁹ Il est donc dommage pour le transporteur parce qu'il doit indemniser aux passagers victimes de dommages en cours de voyage. Notamment en Thaïlande où le transporteur doit être responsable de plein droit sans avoir le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité dans le cas de dommages corporels. C'est la raison pour laquelle plusieurs transporteurs doivent souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité.

Le Protocole de 2002 parle de ce sujet en prévoyant dans l'article 4bis al.1 de la convention d'Athènes 1974 modifié par le Protocol 2002 que le transporteur doit souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. Elle précise ensuite dans le même article que la limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 DTS. Ce plafond correspond en effet au plafond maximum de la responsabilité de plein droit du transporteur prévu par ce protocole.

En outre, elle prévoit dans l'article 4bis al.10 de la convention d'Athènes 1974 modifié par le Protocol 2002, le droit aux passagers d'agir directement contre l'assureur. C'est la raison pour laquelle quand le transporteur est responsable, les victimes vont directement agir contre l'assureur en demandant l'indemnisation. Dans ce cas, l'assureur va indemniser les passagers au lieu du transporteur. Et puis, après avoir reçu l'indemnisation par l'assureur, les passagers ne peuvent plus demander l'indemnisation aux transporteurs. Il est donc clair que le transporteur est protégé par cette assurance.

Par contre, la Thaïlande n'a pas ratifié le Protocole 2002 et le transporteur n'a donc pas l'obligation de l'assurance prévue par ce Protocole 2002. En revanche, la loi thaïlandaise, prévoit également dans le règlement ministériel du Ministère des Transports No.73, 2006 que le propriétaire du navire ou l'opérateur du navire doit souscrire une assurance accident pour ses passagers. Elle précise clairement que d'une part cette assurance doit couvrir des dommages corporels et que d'autre part le transporteur doit être l'assuré et le passager doit être le bénéficiaire.

¹⁸⁹ *La responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages*, Mémoire de CDMT, 2013, p.2-3.

En concernant ce type de l'assurance, il faut d'abord savoir quel est la loi applicable à cette assurance. La loi thaïlandaise ne prévoit rien sur ce sujet mais si nous regardons la jurisprudence, elle a estimé qu'étant donné qu'il n'y a pas de loi applicable à l'assurance accident en Thaïlande, il faut alors appliquer la loi de « *life insurance act B.E.. 2535* »¹⁹⁰ concernant l'assurance-vie.¹⁹¹

Ensuite, concernant ce type d'assurance, il est totalement différent de l'accident prévu par le Protocole 2002.

Premièrement, la modalité d'indemnisation par l'assureur : dans le cas de l'assurance prévue par le Protocole 2002, l'assureur va compenser les dommages réels subis par la victime en faisant le calcul pour ces dommages. Il va ensuite profiter de la limitation de responsabilité comme le transporteur.

Au contraire, l'assurance accident prévue par la loi thaïlandaise est l'assurance « *non-indemnity* ». C'est-à-dire une assurance où l'assuré et l'assureur s'accordent sur un montant stipulé que l'assureur paiera si quelque chose se passe aux dépens de l'assuré. L'assureur va alors compenser la victime en ne faisant pas de calcul pour les dommages réels subis et les compensations sont versées à la victime dans la limite de la couverture achetée au moment de la formation du contrat d'assurance.

En outre, la loi thaïlandaise précise le montant minimum de la couverture que le transporteur doit fournir aux passagers, par exemple, 100 000 bahts (environ 2500 euros) pour des victimes ayant subi une incapacité permanente ou des victimes décédées.¹⁹²

Deuxièmement, l'assurance prévue par le protocole est l'assurance que le transporteur doit souscrire pour couvrir sa responsabilité. Donc il faut avoir la responsabilité du transporteur d'abord, pour que l'assureur puisse indemniser les victimes. Ensuite, après avoir reçu l'indemnisation par l'assureur, la victime ne peut plus demander d'indemnisation au transporteur.

Au contraire, l'assurance accident prévue par la loi thaïlandaise est une assurance « *non-indemnity* ». L'assureur va compenser la victime dans la limite de la couverture prévue au moment de la formation du contrat et ce montant que la

¹⁹⁰ « *La loi sur l'assurance de la vie 1992* » « Traduction libre ».

¹⁹¹ La jurisprudence thaïlandaise en 1982, La cour de cassation numéro 2572/2525.

¹⁹² Le règlement ministériel du Ministère des Transports No.73, 2006.

victime obtient n'est pas lié à la perte. C'est la raison pour laquelle, après avoir reçu la compensation par l'assureur, la victime peut encore demander une indemnisation au transporteur. Donc le transporteur n'est pas du tout protégé par cette assurance. C'est dommage pour lui parce qu'il doit payer une prime d'assurance en n'étant pas protégé.

En conclusion, le transporteur peut être bien protégé par l'assurance prévue par le Protocole 2002. Au contraire, il n'est en rien protégé par l'assurance accident prévue par la loi thaïlandaise.

Etant donné que le transport maritime est une activité dangereuse, la loi a consacré les régimes concernant la protection du transporteur. Ensuite, s'attachant à la réparation aux passagers ayant subi des dommages, elle a aussi consacré les régimes concernant la protection du passager.

CHAPITRE II La protection du passager

Quand le monde du transport s'est développé, il y a eu une tendance à augmenter la protection du passager. D'une part, l'obligation d'assurance prévue par la loi n'est pas seulement créée pour la protection du transporteur mais aussi pour celle du passager parce qu'elle pose également le régime de l'action directe contre l'assureur qui est un droit important du passager. D'autre part, contre le problème des « *single ship companies* », la loi a créé un régime unique pour protéger le passager.

SECTION 1 L'action directe contre l'assureur

Pour faire face au problème de la solvabilité des transporteurs, la loi a donné la possibilité au passager d'agir directement contre l'assureur.

En regardant la convention d'Athènes de 1974 modifiée par le Protocole de 2002, elle prévoit d'abord dans l'article 4bis ali.1 que le transporteur doit souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. Elle précise ensuite dans le même article que la limite de l'assurance obligatoire ne doit pas être inférieure à 250 000 DTS.

Elle dispose ensuite dans l'article 4bis ali.10 sur le régime de la protection du passager le droit des passagers à agir directement contre l'assureur. Le passager a donc le droit de choisir d'agir, soit contre l'assureur, soit contre le transporteur. En

ce cas, la loi offre à la victime plus de possibilités d'être indemnisée de ses préjudices.

En revanche, elle prévoit également dans le même article que l'assureur peut bénéficier de la limitation de responsabilité fixée par le paragraphe 1 à 250 000 DTS dans tous les cas, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Donc même en cas de faute inexcusable du transporteur qui déchoit sa limitation de responsabilité, l'assureur a toujours cette limite.¹⁹³

Elle dispose ensuite dans le même article que l'assureur peut bénéficier des mêmes moyens de défense que le transporteur. Le transporteur peut aussi se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré comme moyen de défense.

Donc, dans ce cas, même si la loi donne aux passagers le droit d'agir directement contre l'assureur, il donne également le régime de la protection de l'assureur en lui permettant d'avoir la limitation de responsabilité et les moyens de défense.

La loi thaïlandaise prévoit dans le Règlement ministériel de la Ministère des Transports No.73, 2006 que le propriétaire du navire ou l'opérateur du navire doit souscrire une assurance accident pour ses passagers.

En considérant la protection du passager, il faut regarder d'abord le droit du passager d'agir directement contre le transporteur. Le Protocole de 2002 prévoit clairement ce cas dans son article 4bis ali.10 en donnant ce droit au passager. En revanche, la loi thaïlandaise concernant le contrat de transport ne prévoit rien à ce sujet. Il faut alors regarder la loi concernant le contrat en général. Elle prévoit dans l'article 374 que si une partie au contrat accepte de s'engager envers une tierce personne, celle-ci a le droit de réclamer une exécution directe du débiteur.¹⁹⁴ Donc c'est-à-dire que dans ce cas, le passager a aussi le droit d'agir directement contre l'assureur comme le prévoit le Protocole de 2002.

Ensuite, en concernant l'indemnisation par l'assureur, le protocole prévoit que l'assureur a aussi une limitation de responsabilité et des moyens de défense. En

¹⁹³ *La responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages*, Mémoire de CDMT, 2013, p.34.

¹⁹⁴ L'article 374 du Code civil et du commerce : « *Si une partie par contrat accepte de s'engager envers une tierce personne, celle-ci a le droit de réclamer une telle exécution directement du débiteur.* »
« Traduction libre », voir l'annexe 4.

revanche, en cas d'assurance accident prévue par la loi thaïlandaise, elle est une assurance « *non-indemnity* ». C'est-à-dire une assurance où l'assuré et l'assureur s'accordent sur un montant stipulé que l'assureur paiera si quelque chose se passe aux dépens de l'assuré. L'assureur va alors compenser la victime à hauteur du montant exact prévu au moment de la formation du contrat. Donc il est clair qu'en ce cas, l'assureur n'a pas la limitation de responsabilité pour réduire ce montant ni des moyens de défense équivalant ceux du transporteur.

Enfin, après avoir reçu l'indemnisation par l'assureur, en cas d'assurance prévue par le protocole, les passagers ne peuvent plus demander d'indemnisation au transporteur parce que l'assureur a déjà indemnisé au lieu du transporteur. En revanche, l'assurance accident est une assurance où l'assureur compense la victime à hauteur du montant exactement prévu en ne faisant pas de calcul pour les dommages réellement subis. C'est-à-dire également que le montant que la victime obtient n'est pas lié à la perte. Donc il est évident qu'après avoir reçu ce montant, la victime peut encore demander l'indemnisation au transporteur.

En conclusion, le passager est plus protégé par l'assurance accident prévue par la loi thaïlandaise que par l'assurance pour couvrir la responsabilité du transporteur prévue par le Protocole 2002.

SECTION 2 Les *single ship companies*

En considérant le sujet de la protection du passager, la loi a aussi consacré le régime pour le protéger contre le problème des *single ship companies*.

Les *singles ship companies* sont des sociétés d'un seul navire. L'armateur va les constituer pour que, « *si l'exploitation de l'un des navires tourne mal, les créanciers ne puissent s'en prendre qu'au capital de la société propriétaire de ce navire, et non au capital du groupe* ». ¹⁹⁵

C'est la raison pour laquelle une question importante est de savoir comment la loi peut protéger les victimes ou les créanciers de l'armateur dans ce cas et comment elle peut leur permettre d'attaquer le capital du grouper, non le capital de la société propriétaire de ce navire.

¹⁹⁵ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.223.

Il faut d'abord comprendre qu'il est généralement admis par la loi que la notion de personnalité juridique donnée à une société signifie que, peu importe les actionnaires, la société est une personne morale séparée de ses contrôleurs, avec ses propres droits et passifs distincts et avec ses propres atouts.¹⁹⁶

En regardant la loi thaïlandaise, on se rend compte que ce principe est également admis par la loi. Elle prévoit dans l'article 1015 du Code civil et du commerce qu'« *Une société, lors de l'enregistrement effectué conformément aux dispositions du présent titre, est une personne morale distincte des associés ou des actionnaires dont elle est composée.* » « Traduction libre ». Donc il est clair qu'une société thaïlandaise est une personne morale séparée de ses contrôleurs comme les lois étrangères. Donc, en ce cas, il semble impossible de permettre au créancier d'attaquer directement les contrôleurs ou le capital du groupe de l'armateur.

En revanche, en regardant les lois étrangères sur cette question, on constate qu'elles permettent à la victime d'attaquer les contrôleurs ou le groupe de l'armateur par différents moyens.

D'abord, par la convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer en 1952, qui prévoit dans son article 3.1 que le demandeur peut « *saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte* » Ensuite elle le complète par son article 3.2, ajoutant que « *Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.* ». Donc en ce cas, il est clair que cette convention donne aux victimes plus de possibilités de saisir le navire en permettant de saisir « *non seulement le navire auquel le créancier se rapporte, mais aussi les navires dont toutes les parts de propriété appartiennent à la même personne* ». ¹⁹⁷

Ensuite, la France a déjà ratifié cette convention et elle applique aussi ce régime pour protéger la victime face au problème des *single ship companies*. En l'appliquant, la France, depuis longtemps, interprète ces dispositions d'une

¹⁹⁶ Dr Aleka Mandaraka-Sheppard, « NEW TRENDS IN PIERCING THE CORPORATE VEIL – THE CONSERVATIVE VERSUS THE LIBERAL APPROACHES », *LSLC – Maritime Business Forum*, November 2013, p.2.

¹⁹⁷ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.224.

manière ouverte mais elle les interprète de plus en plus strictement dans les jurisprudences récentes.¹⁹⁸

Et puis, l'Angleterre a également ratifié la Convention internationale de 1952 et elle applique aussi le même article 3 de cette convention pour protéger la victime face à ce problème. En outre, elle parle du sujet de « *piercing and lifting of the corporate veil* »¹⁹⁹

Elle prévoit d'une part que l'utilisation des *single ship companies* est autorisée en droit anglais, même si le propriétaire a l'intention d'éviter les futures arrestations de ses navires.²⁰⁰ D'autre part, elle prévoit en revanche qu'il est occasionnellement possible de percer le voile (*piercing and lifting of the corporate veil*) de la société en vertu du droit anglais. Cependant, le tribunal anglais a rarement accepté et il n'a habituellement accepté qu'au cas où le propriétaire de navire établit une entreprise pour commettre une fraude.²⁰¹

Plus précisément, la loi anglaise n'accepte le *piercing and lifting of the corporate veil* que dans deux cas.²⁰² D'une part, au cas où la structure d'entreprise a été créée et utilisée comme moyen d'éviter les responsabilités ou obligations existantes imposées par la loi.²⁰³ D'autre part, au cas où une opération simulée a eu lieu et que la propriété du navire a changé de mains après l'apparition des dettes, de sorte que le navire ne puisse pas être utilisé pour satisfaire les demandeurs.²⁰⁴

Donc en appliquant le *piercing and lifting of the corporate veil* par la loi anglaise, les tribunaux examineront toujours le motif de l'utilisation de la structure d'entreprise.²⁰⁵

En revanche, la Thaïlande, elle, n'a pas ratifié la convention internationale de 1952 et elle n'a donc pas de régime pour protéger le passager en cas des *single ship companies* comme la France et l'Angleterre. Ensuite, en concernant le sujet du *piercing and lifting of the corporate veil*, elle n'a aucune loi concernant le contrat

¹⁹⁸ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit.*, p.224.

¹⁹⁹ Une action qui permet la créancière d'attaquer directement contre les contrôleurs de la société ou attaquer au capital du groupe de la société en ne concernant pas le principe de la personnalité juridique distincte d'une société.

²⁰⁰ *The Evpo Agnic* [1988] 1 WLR 1090

²⁰¹ <http://www.wfw.com/wp-content/uploads/2015/01/WFW-SisterShipArrest.pdf>

²⁰² https://www.bmla.org.uk/documents/implementation_of_the_1952_arrest.htm

²⁰³ *The Maritime Trader* [1981] 2 Lloyd's Rep. 153, *The Saudi Prince* [1982] 2 Lloyd's Rep. 255

²⁰⁴ *The Tjaskemolen* [1997] 2 Lloyd's Rep. 465.

²⁰⁵ https://www.bmla.org.uk/documents/implementation_of_the_1952_arrest.htm

de transport qui parle de ce sujet non plus. C'est la raison pour laquelle il faut chercher une autre loi qui puisse s'appliquer dans ce cas.

Premièrement, en concernant l'article 5 du Code civil et du commerce, elle parle de bonne fois en prévoyant que « *Toute personne doit, dans l'exercice de ses droits et dans l'exécution de ses obligations, agir de bonne foi.* » « Traduction libre ». Par contre, cet article semble être incapable dans ce cas parce qu'il est rédigé de manière trop large et les tribunaux thaïlandais appliquent plutôt cet article pour protéger les défendeurs innocents, que pour les attaquer.

Deuxièmement, en concernant l'article 820 du Code civil et du commerce, elle parle de la responsabilité du mandant et du mandataire en prévoyant que « *le mandant est lié aux tiers par les actes que le mandataire a fait dans le cadre de son autorité.* » « Traduction libre ». Donc il s'agit de savoir si nous pouvons considérer les contrôleurs ou le groupe de la société comme le mandant et considérer des *single ship companies* comme le mandataire.

En réfléchissant à cette question, il faut regarder l'article 797 du même texte qui prévoit que « le mandat peut être express ou implicite » « Traduction libre ». Donc, des *single ship companies* peuvent être le mandataire par implicite et les contrôleurs ou le groupe de la société doivent donc être lié aux tiers par les actes de leur mandataire (des *single ship companies*).

En revanche, en regardant les jurisprudences thaïlandaises concernant le contrat de transport, elles n'ont jamais accepté cet article dans le cas du *piercing and lifting of the corporate veil* parce qu'elles se prévalent toujours du principe de la personnalité juridique distincte d'une société. Par contre, en regardant des jurisprudences concernant les autres sujets, il n'y en a qu'une seule qui l'ait accepté. Selon cet arrêt, il y avait une vente d'appartement par une société A à ses clients et cette société n'a pas exécuté son obligation. Ses clients ont alors agi en justice contre la société A et la société B en raisonnant que lorsque c'est la société B qui a publié les brochures destinées aux clients. Elle a aussi ajouté son nom à côté du nom de la société A dans ces brochures en disant que la société A était l'une des sociétés de son groupe et l'une des sociétés étant organisée par elle. La Cour de cassation a finalement estimé que la société B devait être responsable solidairement avec la société A en qualité de son mandant.²⁰⁶

²⁰⁶ La jurisprudence thaïlandaise en 2010, La cour de cassation numéro 2637-2638/2553.

En conclusion, les passagers n'ont aucun moyen de combattre le problème des *single ship companies* comme dans les lois étrangères. Il est donc nécessaire que le tribunal thaïlandais accepte le *piercing and lifting of the corporate veil* en matière de transport maritime en appliquant le sujet du mandat pour faire des contrôleurs ou du groupe de la société les responsables solidaires de leurs *single ship companies*.

Conclusion

En considérant la loi thaïlandaise concernant le transport par mer de passagers, il est clair que le régime donné par le Code civil et du commerce thaïlandais est inefficace parce qu'il est très sévère pour le transporteur.

Premièrement, en Thaïlande, la responsabilité du transporteur en cas de dommages aux passagers et en cas de dommages aux bagages enregistrés est la responsabilité de plein droit. Le transporteur est automatiquement responsable dans ce cas.

En plus, il n'y a pas la limitation de responsabilité fixée par la loi thaïlandaise et le transporteur doit stipuler lui-même la clause de la limitation au moment de la formation du contrat. Par contre, la loi thaïlandaise prévoit clairement que le transporteur ne peut pas bénéficier de cette clause en cas de dommages corporels.

Donc, selon le régime de la responsabilité du transporteur, c'est dommage pour lui, notamment en cas de dommages aux passagers où il doit être responsable de plein droit tout en n'ayant aucune possibilité de bénéficier de la limitation de sa responsabilité.

Deuxièmement, la Thaïlande n'a pas le principe de l'indifférence de nature de l'action en responsabilité qui prévoit que soit à titre contractuel, soit à titre extracontractuel, l'action en responsabilité doit toujours être exercée dans les mêmes conditions et les mêmes limites. Et puis, la jurisprudence thaïlandaise permet à la victime d'agir contre le transporteur à titre extracontractuel.

Donc, dans le cas où la victime agit à titre extracontractuel, c'est catastrophique pour le transporteur parce qu'il est responsable de plein droit dans tous les cas, soit en cas de dommages corporels, soit en cas de dommages matériels. En outre, dans ce cas, le transporteur ne peut malheureusement pas bénéficier de la limitation de responsabilité. Le transporteur doit donc automatiquement être responsable dans tous les cas, sans aucun moyen de limiter sa responsabilité.

Enfin, en regardant l'obligation d'assurance, la loi thaïlandaise prévoit que le transporteur doit souscrire une assurance accident pour les passagers. Dans ce cas, le transporteur doit payer la prime d'assurance pour les passagers en n'étant nullement protégé par cette assurance.

En outre, la loi thaïlandaise ne dit rien des préposés du transporteur et du transporteur substitué. Ensuite, « *le transporteur* » par la loi thaïlandaise ne désigne que le transporteur contractuel. Il est donc dommage pour les préposés du transporteur et le transporteur substitué. Dans ce cas, étant donné qu'il n'y a aucun lien contractuel entre eux et les parties au contrat, ils doivent toujours être responsables à titre extracontractuel. C'est-à-dire également qu'ils doivent être responsables de plein droit sans avoir aucune possibilité de limiter leur responsabilité.

En conclusion, la loi thaïlandaise est irraisonnable parce qu'elle prévoit un régime qui est très sévère pour le transporteur, les préposés du transporteur et le transporteur substitué et qu'aucun d'entre eux ne veut plus transporter vers la Thaïlande où leur responsabilité est très lourde. C'est la raison pour laquelle la Thaïlande doit résoudre ce problème dès que possible.

La Thaïlande doit ratifier la convention d'Athènes du 1974 modifiée par le Protocole 2002 en l'introduisant dans sa loi pour l'appliquer également au transport maritime national.

Ensuite, il y a deux raisons pour nous faire choisir le Protocole de 2002.

- Premièrement, le transporteur est plus protégé par ce protocole que par la loi thaïlandaise. D'une part, le régime de la responsabilité du transporteur prévu par ce protocole est moins lourd que celui prévu par la loi thaïlandaise. D'autre part, ce protocole, contrairement la loi thaïlandaise, prévoit la limitation de responsabilité pour bien protéger le transporteur.
- Deuxièmement, le passager est plus protégé par ce protocole que par une autre loi internationale. D'une part, elle prévoit l'obligation de l'assurance du transporteur en donnant la possibilité au passager d'agir directement contre l'assureur. D'autre part, il prévoit, contrairement une autre loi internationale, la responsabilité de plein droit du transporteur.

Enfin, la Thaïlande peut également créer une loi spécifique concernant ce sujet comme ce qu'elle a déjà fait pour les autres types de transport en prévoyant le même régime ce que prévoit le protocole. Cette loi va nous permettre d'arrêter d'appliquer le Code civil et du commerce qui est très lourd pour le transporteur.

Bibliographie

I. Traité et manuels

- Antoine VIALARD, *Droit Maritime*, PUF, Droit Fondamental, 1997.
- Arnaud Montas, *Droit maritime*, Vuibert, Vulbert Sup Droit, 2^e éd., 2015.
- Christopher Hill, *Maritime law*, London: Lloyd's of London press, 3^e éd., 1989.
- Ebénézer KENGUEP, *Droit des transports OHADA et CEMAC*, CRAF, 2012.
- Jacques PUTZEYS et Marie-Ange ROSSEELS, *Droit des transports et droit maritime*, Emile Bruylant, 1993.
- Jeed SETHABUTR, *L'introduction de la loi civil et du commerce ; location, achat, location de service, location de travaux, transport*, Bangkok, 1950.
- Kx Li, *Maritime Law and Policy in China*, London: Cavendish publishing limited, 2002.
- Martine REMONDE-GOUILLOUD, *Droit maritime*, A. Pedone, 1988.
- Njj Gaskell, C Cebattista and Rj Swatton, *Chorley and Giles' Shipping Law*, London: Pitman publishing, 8^e éd., 1987.
- Pairoj VAYUPARB, *Le droit de la procédure civile : Partie. I*, Bangkok, 4^e éd., 2016.
- Pairoj VAYUPARB, *L'introduction de la loi civile et du commerce : l'obligation*, Bangkok, 3^e éd., 2004.
- Pathaichit EAGJARIYAKORN, *description juridique de la location de service, de la location de travaux et de transport*, Winyuchon : Bangkok, 5^e éd., 2003.

- Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LJDJ, Traité, 3^e éd., 2016.
- Stéphane Piedelièvre et Dominique Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis-Nexis, Manuel, 2013.

II. Mémoires

- Amélie ALONZO, *Le passager clandestin dans le transport maritime de marchandises*, Mémoire de CDMT, 2014-2015.
- Ilke KARA, *La responsabilité de l'organisateur de croisière*, Mémoire de CDMT, 2014-2015.
- Mohamed EL MARIKY, *Le transport de passagers et de leurs bagages en droit maritime marocaine*, Mémoire de CDMT, 2002.
- Pipat PORNPIRIYAKULCHAI, *Le problème de droit concernant le transport par mer de passagers en Thaïlande*, Mémoire de Thammasat university, 2005.
- *La responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages*, Mémoire de CDMT, 2013.

III. Articles

- Bernard KROGER, « CMI Year book », 2001.
- Dr Aleka Mandaraka-Sheppard, « NEW TRENDS IN PIERCING THE CORPORATE VEIL – THE CONSERVATIVE VERSUS THE LIBERAL APPROACHES », *LSLC – Maritime Business Forum*, November 2013.
- Natthawee SALASAWAT, « L'intérêt d'avoir la loi spécifique sur le transport international de passager et de bagages par mer en Thaïlande », *Le journal du droit maritime et droit de transport*, Année 10^e Numéro 11.
- P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Revue Scapel*, 1998, P.84.

IV. Tables de jurisprudence

Jurisprudences thaïlandaises

- La jurisprudence thaïlandaise en 1995, La cour de cassation numéro 1311/2538
- La jurisprudence thaïlandaise en 1965, La cour de cassation numéro 1174/2508
- La jurisprudence thaïlandaise en 1980, La cour de cassation numéro 25/2523.
- La jurisprudence thaïlandaise en 1982, La cour de cassation numéro 3814/2525.
- La jurisprudence thaïlandaise en 1997, La cour de cassation numéro 447/2540.
- La jurisprudence thaïlandaise en 2003, La cour de cassation numéro 3537/2546
- La jurisprudence thaïlandaise en 2006, La cour de cassation numéro 3882/2549.
- La jurisprudence thaïlandaise en 1982, La cour de cassation numéro 2572/2525.
- La jurisprudence thaïlandaise en 2010, La cour de cassation numéro 2637-2638/2553.

Jurisprudences françaises

- Cass. com., 16 janvier 2013, n.11-28.881 : JurisData n.2013-000520.
- Cass. Civ. 15 févr. 1977, *Sem. Jur.* 1977. II.18757, n. Rodière.
- Cass. civ, 10 mars 1884, *D.* 1885, 1, 433, n. Sarrut ; *S.* 1885. 1 . 129, n. Lyon-Caen.
- Cass. civ, 21 nov. 1911 : *DP* 1913, 1, 249, note Sarut ; *S.* 1912, 1,73, note Lyon-Caen.
- Cass. civ, 10 mars 1884, *D.* 1885, 1, 433, n. Sarrut ; *S.* 1885. 1 . 129, n. Lyon-Caen.
- Cass. com, 19 juin 1951 : *D.*1951, 717, note G. Ripert ; *S.* 1952, 1, 89, note R. Nerson.

- Cass. civ, 23 janv. 1959 : *D.* 1959,281, note R. Rondière ; *jcp G* 1959, II, 11002, obs. M. de Juglart.

Jurisprudence anglaises

- *The Eypo Agnic* [1988] 1 WLR 1090
- *The Maritime Trader* [1981] 2 Lloyd's Rep. 153,
- *The Saudi Prince* [1982] 2 Lloyd's Rep. 255
- *The Tjaskemolen* [1997] 2 Lloyd's Rep. 465.

V. Sites internet

Sites de Voyages & Tourisme

- One day one travel: <http://www.onedayonetravel.com/choisir-son-ile-en-thailande-guide-et-conseils/>
- Amazing Lanta: <http://amazinglanta.com/buy-thailand-ferry-tickets/>
- Thailand Construction: <http://www.thailand-construction.com/pattaya-cha-am-hua-hin-ferry-project-revived/>
- Tiger line travel: <http://www.tigerlinetravel.com>
- Star cruises: <https://booking.starcruses.com>
- Royal Caribbean: <https://secure.royalcaribbean.com>
- Azamara club cruises: <https://www.azamaraclubcruises.com>

piercing and lifting of the corporate veil

- Watson Farley & Williams: <http://www.wfw.com/wp-content/uploads/2015/01/WFW-SisterShipArrest.pdf>
- BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION: https://www.bmla.org.uk/documents/implementation_of_the_1952_arrest.htm

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Le table de la responsabilité du transporteur	86
Annexe 2 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, transport de passagers.	89
Annexe 3 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, obligation	91
Annexe 4 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, contrat.	93
Annexe 5 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, la responsabilité extracontractuelle.	95
Annexe 6 : la loi sur les affaires et le guide du tourisme de 2008.	96

Annexe 1 : Le table de la responsabilité du transporteur

	<p>La convention d'Athènes 1974</p> <p>La responsabilité contractuelle et La responsabilité extracontractuelle</p>	<p>La convention d'Athènes 1974 modifié par le Protocole 2002</p> <p>La responsabilité contractuelle et La responsabilité extracontractuelle</p>	<p>La loi thaïlandaise</p> <p>La responsabilité contractuelle</p>	<p>La loi thaïlandaise</p> <p>La responsabilité extracontractuelle</p>
<p>La responsabilité en cas des dommages aux passagers.</p>	<p>L'article 3 de la convention d'Athènes</p> <p>1. le cas de l'accident individuel : la responsabilité de la faute prouvée 2. le cas du sinistre majeur : la responsabilité de la faute présumée</p>	<p>L'article 3 de la convention d'Athènes modifié par le Protocole de 2002.</p> <p>1. le cas de l'accident individuel : la responsabilité de la faute prouvée 2. le cas du sinistre majeur : - pour les dommages n'excédant pas 250 000 DTS : La responsabilité de plein droit avec des cas excepté précisé - pour les dommages excédant 250 000 DTS : la responsabilité de la faute présumée</p>	<p>article 634 du Code civil et du commerce</p> <p>La responsabilité de plein droit avec deux cas excepté : la force majeure, une faute des passagers</p>	<p>article 437 du Code civil et du commerce</p> <p>la responsabilité de plein droit avec deux cas exceptés ; la force majeure une faute des passagers</p>
	<p>L'article 7 de la convention d'Athènes de 1974</p> <p>-Il y a la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>	<p>L'article 7 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.</p> <p>-Il y a la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>	<p>Il n'y a pas la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>	<p>Il n'y a pas la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>
	<p>L'article 10 de la convention d'Athènes de 1974</p> <p>Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la loi</p>	<p>L'article 10 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.</p> <p>Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la loi</p>	<p>Loi sur les clauses abusives du contrat 1997</p> <p>les clauses de la limitation de responsabilité sont interdites en cas des dommages corporels.</p>	<p>Loi sur les clauses abusives du contrat 1997</p> <p>les clauses de la limitation de responsabilité sont interdites en cas des dommages corporels.</p>

La responsabilité en cas des dommages aux bagages.	<p>1. Les bagages de cabine</p> <p>L'article 3 de la convention d'Athènes</p> <p>- le cas de l'accident individuel : la responsabilité de la faute prouvée - le cas du sinistre majeur : la responsabilité de la faute présumée</p>	<p>1. Les bagages de cabine</p> <p>L'article 3 de la convention d'Athènes modifié par le Protocole de 2002.</p> <p>- le cas de l'accident individuel : la responsabilité de la faute prouvée - le cas du sinistre majeur : la responsabilité de la faute présumée</p>	<p>1. les bagages non enregistrés</p> <p>article 638 du Code civil et du commerce</p> <p>la responsabilité pour faute prouvée</p>	<p>1. les bagages non enregistrés</p> <p>article 437 du Code civil et du commerce</p> <p>la responsabilité de plein droit avec deux cas exceptés ; la force majeure une faute des passagers</p>
	<p>2. Les bagages enregistrés</p> <p>L'article 3 de la convention d'Athènes</p> <p>- le cas de l'accident individuel : la responsabilité de la faute prouvée - le cas du sinistre majeur : la responsabilité de la faute présumée</p>	<p>2. Les bagages enregistrés</p> <p>L'article 3 de la convention d'Athènes modifié par le Protocole de 2002.</p> <p>la responsabilité de la faute présumée</p>	<p>2. Les bagages enregistrés</p> <p>la loi sur le transport de marchandises par mer de 1991</p> <p>la responsabilité de plein droit avec plusieurs cas exceptés</p>	<p>2. Les bagages enregistrés</p> <p>article 437 du Code civil et du commerce</p> <p>la responsabilité de plein droit avec deux cas exceptés ; la force majeure une faute des passagers</p>
	<p>L'article 8 de la convention d'Athènes de 1974</p> <p>-Il y a la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>	<p>L'article 8 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.</p> <p>-Il y a la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>	<p>Il n'y a pas la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>	<p>Il n'y a pas la limitation de responsabilité prévue par la loi</p>
<p>L'article 10 de la convention d'Athènes de 1974</p> <p>Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la loi</p>	<p>L'article 10 de la convention d'Athènes de 1974 modifié par le Protocole de 2002.</p> <p>Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la loi</p>	<p>Loi sur les clauses abusives du contrat 1997</p> <p>les clauses de la limitation de responsabilité sont valables que dans la mesure où elles sont justes et raisonnables</p>	<p>Loi sur les clauses abusives du contrat 1997</p> <p>les clauses de la limitation de responsabilité sont valables que dans la mesure où elles sont justes et raisonnables</p>	

Annexe 2 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, transport de passagers.

<p style="text-align: center;">ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์</p> <p style="text-align: center;">บรรพ3 เอกเทศสัญญา</p> <p style="text-align: center;">ลักษณะ1 บทเบ็ดเสร็จทั่วไป</p> <p>มาตรา 608 อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมาย ลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จ เป็นทางค้าปกติของตน</p> <p>[...]</p> <p>หมวด 1 รับขนของ</p> <p>[...]</p> <p>หมวด 2 รับขนคนโดยสาร</p> <p>มาตรา 634 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหาย อันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรง แต่การที่ต้องชั่งช้ำในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชั่งช้ำนั้นเกิด แต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง</p>	<p style="text-align: center;">« Traduction libre »</p> <p style="text-align: center;">Le Code civil et du commerce</p> <p style="text-align: center;">Livre 3 : Le contrat spécifique</p> <p style="text-align: center;">Titre 8 : Le contrat de transport</p> <p>Article 608 : Un transporteur, au sens du présent titre, est une personne qui, dans le cours habituel, s'engage à transporter des marchandises ou des passagers à titre onéreux</p> <p>[...]</p> <p>Partie I : Le contrat de transport de marchandises</p> <p>[...]</p> <p>Partie II : Le contrat de transport de passagers</p> <p>Article 634 : Le transporteur de passagers est responsable pour les dommages personnels et pour les dommages résultant du retard subi en raison du transport qu'un passager aurait pu subir, à moins que le dommage ou le retard ne soit causé par un cas de force majeure ou par faute de ce passager.</p>
---	--

<p>มาตรา 635 เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบในขณะคนโดยสารถึง</p> <p>มาตรา 636 ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินทางของตนภายใน เวลาเดือนหนึ่งนับแต่วันเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ร้ ผู้ขนส่งอาจเอาออก ขายทอดตลาดเสียได้ ถ้าเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอา ออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้นถึงแล้วร่อยุ่ล่วงเวลากว่ายี่สิบสี่ชั่วโมง</p> <p>มาตรา 637 สิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทาง อันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น แม้ผู้ขนส่งจะมีได้คิดเอาค่าขนส่ง ต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1</p> <p>มาตรา 638 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับ มอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้นสูญหายหรือบอบสลายไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง</p> <p>มาตรา 639 ตัว ใบรับ หรือเอกสารอื่นทำนองเช่นว่านี้ อันผู้ขนส่ง ได้ส่งมอบแก่คนโดยสารนั้น หากมีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความ รับผิดชอบของผู้ขนส่งอย่างใด ๆ ท่านว่าข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่คน โดยสารจะได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบ</p>	<p>Article 635 : Les bagages confiés au transporteur doivent être livrés à l'arrivée du passager.</p> <p>Article 636 : Si le passager ne prend pas livraison des bagages dans un délai d'un mois après son arrivée, le transporteur peut le vendre en vente aux enchères publiques. Si les bagages sont de nature périssable, le transporteur peut le vendre en vente publique les 24 heures après son arrivée.</p> <p>Article 637 : Les droits et responsabilités du transporteur pour les bagages qui lui ont été confiés sont régis par la partie I</p> <p>Article 638 : <i>Le transporteur n'a engagé aucune responsabilité pour les bagages qui ne lui ont pas été confiés, à moins que ces bagages ne soient perdus ou endommagés par la faute du transporteur ou de ses employés.</i></p> <p>Article 639 : <i>Une disposition d'un billet, d'un reçu ou de tout autre document délivré par le transporteur au passager excluant ou limitant la responsabilité du transporteur est nulle, à moins que le passager n'accepte expressément cette exclusion.</i></p>
--	---

Annexe 3 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, obligation

<p style="text-align: center;">ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์</p> <p style="text-align: center;">บรรพ 2 นี้</p> <p style="text-align: center;">ลักษณะ 1 บทเบ็ดเสร็จทั่วไป</p> <p>มาตรา 215 เมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตาม ความประสงค์ อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ไซ้</p> <p>มาตรา 218 ถ้าการชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย จะทำได้เพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งลูกหนี้ ต้องรับผิดชอบไซ้ ท่านว่าลูกหนี้ จะต้องใช้ค่า สินไหมทดแทนให้แก่เจ้าหนี้เพื่อค่าเสียหายอย่าง ใด ๆ อันเกิดแต่การไม่ชำระหนี้ [...]</p> <p>มาตรา 219 ถ้าการชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย เพราะพฤติการณ์ อันใดอันหนึ่งซึ่งเกิดขึ้น ภายหลังที่ได้ก่อหนี้ และซึ่งลูกหนี้ไม่ต้องรับ ฝิด ชอบนั้นไซ้ท่านว่าลูกหนี้เป็นอันหลุดพ้นจาก การชำระหนี้ [...]</p>	<p style="text-align: center;">« Traduction libre »</p> <p style="text-align: center;">Le Code civil et du commerce</p> <p style="text-align: center;">Livre II : L'obligation</p> <p style="text-align: center;">Titre I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES</p> <p>L'article 215 : Lorsque le débiteur n'exécute pas l'obligation à l'intention réelle et à le même but, le créancier peut demander une indemnité pour tout dommage</p> <p>L'article 218 Lorsque la performance devient impossible en raison d'une circonstance pour laquelle le débiteur est responsable, le débiteur doit indemniser le créancier pour tout dommage résultant de l'inexécution. [...]</p> <p>L'article 219 Le débiteur est libéré de son obligation d'exercer si la performance devient impossible à la suite d'une circonstance dont il n'est pas responsable, après la création de l'obligation [...]</p>
--	--

<p>มาตรา 222 การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่ เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายซึ่งตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้ นั้น เจ้าหนี้จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แม้กระทั่งเพื่อความเสียหาย อันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือ ควรจะ ได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อนแล้ว</p> <p>มาตรา 259 ถ้าหนี้มีอยู่เป็นคุณแก่บุคคลผู้ใดใน มูลอย่างหนึ่ง อย่างใดตั้งจะกล่าวต่อไปนี้ บุคคลผู้นั้นย่อมมีบุริมสิทธิเหนือสังหาริมทรัพย์เฉพาะ อย่างของลูกหนี้ คือ</p> <p>[...]</p> <p>(3) รับขนคนโดยสาร หรือของ</p> <p>[...]</p> <p>มาตรา 267 บุริมสิทธิในมูลรับขนนั้น ใช้ สำหรับค่าระวางพาหนะ ในการรับขนคนโดยสารหรือของ กับทั้งค่าใช้จ่ายอันเป็นอุปกรณ์ และ เป็นบุริมสิทธิมีอยู่เหนือของและเครื่องเดินทางทั้งหมดอันอยู่ในมือ ของผู้ขนส่ง</p>	<p>L'article 222 La réclamation de dommages-intérêts est une indemnité pour tous qui découlent habituellement de l'absence de performance. Le créancier peut demander une indemnisation pour le dommage causé par les circonstances particulières, si la partie concernée prévoyait ou aurait dû prévoir de telles circonstances.</p> <p>L'article 259 du Code civil et du commerce : Une personne en faveur de laquelle une obligation existe fondée sur l'un des motifs suivants a un privilège en particulier des biens mobiliers du débiteur:</p> <p>[...]</p> <p>(3) Transport de passagers ou de marchandises.</p> <p>[...]</p> <p>L'article 267 du Code civil et du commerce : Le privilège en raison du transport est pour les frais de transport de passagers ou de marchandises et pour les frais accessoires, et est dans tous les biens et bagages entre les mains du transporteur.</p>
---	---

Annexe 4 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, contrat.

<p style="text-align: center;">ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์</p> <p style="text-align: center;">บรรพ2 นี้</p> <p style="text-align: center;">ลักษณะ2 สัญญา</p> <p>มาตรา 372 นอกจากกรณีทีกล่าไว้ในสองมาตรา ก่อน ถ้าการ ชำระหนี้ตกเป็นพ้นวิสัยเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใดก็ไม่ได้ชำระ ท่านว่าลูกหนี้หามีสิทธิจะรับชำระหนี้ตอบแทนไม่</p> <p>ถ้าการชำระหนี้ตกเป็นพ้นวิสัยเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะ โทษเจ้าหนี้ได้ ลูกหนี้ก็หาเสียสิทธิที่จะรับชำระหนี้ตอบแทนไม่.[...]</p> <p>มาตรา 373 ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ</p> <p>มาตรา 374 ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้ แก่บุคคลภายนอกชำระ ท่านว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะเรียกชำระหนี้ จากลูกหนี้โดยตรงได้</p> <p>[...]</p>	<p style="text-align: center;">« Traduction libre »</p> <p style="text-align: center;">Le Code civil et du commerce</p> <p style="text-align: center;">Livre II : L'obligation</p> <p style="text-align: center;">Titre II : CONTRAT</p> <p>Article 372 : Si une obligation devient impossible par une cause non imputable à l'une ou l'autre des parties, le débiteur n'a pas le droit de recevoir la prestation. Si une obligation devient impossible par une cause imputable au créancier, le débiteur ne perd pas son droit à la prestation du créancier. [...]</p> <p>Article 373 : Une entente conclue préalablement en exonérant un débiteur de sa propre fraude ou négligence grave est nulle</p> <p>Article 374 : Si une partie par contrat accepte de s'engager envers une tierce personne, celle-ci a le droit de réclamer une telle exécution directement du débiteur</p> <p>[...]</p>
---	--

<p>มาตรา 386 ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเลิกสัญญาโดยข้อสัญญา หรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย การเลิกสัญญาเช่นนั้นย่อมทำได้ด้วยแสดงเจตนาแก่อีกฝ่ายหนึ่ง</p> <p>[...]</p> <p>มาตรา 389 ถ้าการชำระหนี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนกลายเป็น ฟ้นวิสัยเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษลูกหนี้ได้ไซ้ เจ้าหนี้ จะเลิกสัญญา นั้นเสียก็ได้</p>	<p>Article 386 : Si, par contrat ou par les dispositions de la loi, une partie a le droit de résiliation, cette résiliation est faite par une déclaration d'intention à l'autre partie.</p> <p>[...]</p> <p>Article 389 : si l'exécution de contrat devient totalement ou partiellement impossible par une cause imputable au débiteur, le créancier peut résilier le contrat.</p>
--	--

Annexe 5 : Le Code civil et du commerce thaïlandaise, la responsabilité extracontractuelle.

<p style="text-align: center;">ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์</p> <p style="text-align: center;">บรรพ 2 นี้</p> <p style="text-align: center;">ลักษณะ 5 ละเมิด</p> <p>มาตรา 420 ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น</p> <p>มาตรา 425 นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น</p> <p>มาตรา 427 บทบัญญัติใน มาตรา ทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้ บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม</p> <p>มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหาย นั้นเอง [...]</p>	<p style="text-align: center;">« Traduction libre »</p> <p style="text-align: center;">Le Code civil et du commerce</p> <p style="text-align: center;">Livre II : L'obligation</p> <p style="text-align: center;">Titre V : La responsabilité extracontractuelle</p> <p>Article 420 : <i>Une personne qui, délibérément ou par négligence, blesse illégalement la vie, le corps, la santé, la liberté, les biens ou tout autre droit d'une autre personne, commet un acte illicite et est tenue de procéder à une indemnisation</i></p> <p>Article 425 : <i>Un employeur est conjointement responsable avec son employé pour les conséquences d'un fait illicite commis par un tel employé dans le cadre de son emploi</i></p> <p>Article 427 : <i>Les deux articles qui précèdent s'appliquent aussi au mandant et au mandataire</i></p> <p>Article 437 : <i>Une personne est responsable des blessures causées par tout moyen de transport propulsé avec un mécanisme qui est en sa possession ou à son contrôle, à moins qu'il prouve que la blessure résulte d'une force majeure ou d'une faute de la personne blessée.</i> [...]</p>
---	---

Annexe 6 : la loi sur les affaires et le guide du tourisme de 2008

« Traduction libre »

พระราชบัญญัติ ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551

<p>มาตรา 4</p> <p>“ธุรกิจนำเที่ยว” หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับการนำนักท่องเที่ยวเดินทางไป ท่องเที่ยวหรือเดินทางไปเพื่อวัตถุประสงค์อื่น โดยจัดให้มีบริการหรือการอำนวยความสะดวกอย่างใด อย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง อันได้แก่ สถานที่พัก อาหาร มัคคุเทศก์หรือบริการอื่นใดตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>[...]</p> <p>“ค่าบริการ” หมายความว่า ค่าจ้างและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่นักท่องเที่ยวจ่ายให้แก่ผู้ ประกอบธุรกิจนำเที่ยว สำหรับการ จัด การให้บริการ หรือการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการ เดินทางสถานที่พัก อาหาร หรือการอื่นใด</p> <p>[...]</p> <p>“นายทะเบียน” หมายความว่า นายทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์กลางหรือ นายทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์สาขา แล้วแต่กรณี</p> <p>[...]</p> <p>มาตรา 26 ในการโฆษณาหรือชี้ชวนเกี่ยวกับรายการนำเที่ยว ให้ผู้ประกอบการนำเที่ยวจัดทำเป็นเอกสารซึ่งอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ชื่อผู้ประกอบการนำเที่ยว และสถานที่และเลขที่ใบอนุญาตประกอบการนำเที่ยว</p> <p>(๒) ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเที่ยว</p> <p>[...]</p>	<p>Article 4 :</p> <p>l'entreprise de tourisme : l'entreprise de tourisme désigne une activité relative à la guide de touriste pour la tournée ou pour d'autres fins du voyage en fournissant soit un ou plusieurs services ou commodités tels que l'hébergement, la nourriture, le guide ou tout autre service tel que prescrit dans le règlement ministériel.</p> <p>[...]</p> <p>les frais de service : les frais de service s'entend des salaires et des dépenses payées par les touristes à une entreprise de tourisme pour fournir des services ou des commodités en rapport avec le transport, l'hébergement, la nourriture ou toute autre cause</p> <p>[...]</p> <p>Le terme «registraire » : Le terme registraire désigne un registraire de centre de business touristique et de guidage du tourisme en Thaïlande.</p> <p>[...]</p> <p>Article 26 : Pour la publicité ou la persuasion concernant un itinéraire de voyage, une entreprise touristique doit faire un document comprenant au moins les éléments suivant ;</p> <p>1. Nom de l'entrepreneur commercial du tourisme, numéro de lieu et de licence d'une entreprise de tourisme;</p> <p>2. temps de voyage;</p> <p>[...]</p>
---	---

<p>มาตรา 27 การเปลี่ยนแปลงรายการนำเที่ยวให้ผิดไปจากที่ได้โฆษณาหรือชี้ชวนไว้ ตามมาตรา ๒๖ ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องแจ้งให้นักท่องเที่ยวทราบก่อนรับชำระเงินค่าบริการ</p> <p>การเปลี่ยนแปลงรายการนำเที่ยวภายหลังที่นักท่องเที่ยวชำระเงินค่าบริการแล้ว หากนักท่องเที่ยวไม่ประสงค์จะเดินทาง ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องคืนเงินที่รับชำระแล้วให้แก่ นักท่องเที่ยวโดยไม่ชักช้า และจะหักค่าใช้จ่ายใด ๆ ไม่ได้</p> <p>มาตรา 28 ในกรณีที่นักท่องเที่ยวชำระเงินค่าบริการแล้วไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ถ้ามีเหตุที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถเดินทางได้ เฉพาะตัว หรือมีเหตุให้ต้องยกเลิกการนำเที่ยว ตามที่ได้โฆษณาไว้ ทั้งนี้โดยมิใช่ความผิดของผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว ให้ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว จ่ายเงินคืนให้แก่ นักท่องเที่ยวไม่น้อยกว่า อัตราตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศ กำหนด</p> <p>ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าการยกเลิกการนำเที่ยว เกิดจากกรณีมีนักท่องเที่ยวไม่ครบ จำนวนตามที่ กำหนดในมาตรา ๒๖ (๘) หรือเกิดจากเหตุใด ๆ อันเป็นความผิดของผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องคืนเงินทั้งหมดให้แก่ นักท่องเที่ยว</p>	<p>Article 27 : Dans le cas où un itinéraire de voyage a été modifié par rapport à celui annoncé ou persuadé en vertu de l'article 26, un entrepreneur doit informer un touriste pour confirmation avant de recevoir un paiement de frais de service.</p> <p>Dans le cas où l'itinéraire de la tournée a été modifié après que le paiement a été effectué par un touriste, si ce touriste n'a plus l'intention de voyager, l'entrepreneur remboursera immédiatement le paiement reçu au touriste. L'entrepreneur ne doit pas déduire les dépenses de ce montant de remboursement.</p> <p>Article 28 : Dans le cas où un touriste a effectué un paiement en totalité ou en partie et le touriste ne peut plus voyager, si cette annulation causé par la faute d'un entrepreneur touristique, un tel entrepreneur doit rembourser le paiement au touriste au minimum selon le critère prescrit par la notification du comité.</p> <p>Dans le cas du premier paragraphe, si une annulation est due au fait qu'un certain nombre de touristes n'atteignent pas l'exigence minimale prévue à l'article 26 (8) ou découlent de la faute de l'entrepreneur touristique, cet entrepreneur commercial touristique remboursera le paiement à l'ensemble du touriste.</p>
--	--

<p>มาตรา 29 ในระหว่างการนำเที่ยว ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวจะเปลี่ยนแปลง รายการนำเที่ยวไม่ได้เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากนักท่องเที่ยวหรือเป็นเหตุสุดวิสัย การเปลี่ยนแปลงรายการนำเที่ยวตามวรรคหนึ่ง ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้อง จ่ายเงินค่าบริการคืนให้แก่นักท่องเที่ยวตามสัดส่วน เว้นแต่ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวจะพิสูจน์ได้ว่าการ เปลี่ยนแปลงรายการนั้นทำให้ตนมีค่าใช้จ่ายเท่าหรือสูงกว่าเดิม</p> <p>มาตรา 34 ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องจัดให้มีการประกันอุบัติเหตุให้แก่ นักท่องเที่ยว มัคคุเทศก์และผู้นำเที่ยวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ที่ คณะกรรมการประกาศกำหนด</p> <p>มาตรา 40 เมื่อมีผู้ร้องเรียนหรือปรากฏต่อนายทะเบียนว่านักท่องเที่ยวผู้ใดได้รับความเสียหายจากการที่ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงเกี่ยวกับธุรกิจนำเที่ยวหรือ ตามที่ได้โฆษณาหรือชี้ชวนไว้หรือตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริง และวินิจฉัยโดยเร็วและเป็นธรรม ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด</p> <p>[...]</p>	<p>Article 29 : En cour de voyage, un entrepreneur ne peut pas modifier un itinéraire sauf autorisation de touriste ou de force majeure. Une modification de l'itinéraire en vertu du paragraphe premier entraînera un remboursement au touriste par l'entrepreneur en proportion, sauf que l'entrepreneur en tourisme peut prouver qu'une telle modification a entraîné des dépenses égales ou supérieures pour l'entrepreneur du tourisme.</p> <p>Article 34 : Un entrepreneur doit fournir une assurance accident aux touristes, au guide touristique et au chef de tour en cours de voyage conformément aux critères prescrits par la notification du comité</p> <p>Article 40 : Lorsqu'une plainte est déposée ou qu'un registraire conclut que un touriste a été endommagé par l'incapacité d'un entrepreneur touristique à se conformer à une entente relative à l'activité touristique ou à l'inobservation de l'annonce ou à la persuasion ou à l'inobservation de la présente loi, Le registraire procède rapidement et équitablement à une enquête et prend une décision conformément aux critères et à la procédure prescrits par le comité. [...]</p>
---	--

<p>มาตรา 69 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งเรียกว่า “กองทุนคุ้มครองธุรกิจนำเที่ยว” มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินทดรองจ่ายให้แก่นักท่องเที่ยวซึ่งได้รับความเสียหายจากการที่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงเกี่ยวกับธุรกิจนำเที่ยวหรือตามที่ได้โฆษณาหรือรับรองไว้กับนักท่องเที่ยว หรือตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>Article 69 : Un fonds appelé «Fonds de protection des entreprises du tourisme» a été créé. L'objectif de ce fonds servira de paiement au touriste qui a été endommagé par un non-respect d'un accord commercial, d'une publicité ou d'une assurance aux touristes, ou en vertu de la présente loi par un entrepreneur en tourisme.</p>
---	---

TABLE DES MATIERES

Sommaire.....	3
Liste des abréviations.....	4
Introduction.....	5
I. La situation du transport maritime de passagers en Thaïlande.....	6
II. La loi applicable.....	11
Partie 1. Le contrat du transport de passagers.....	15
<u>Titre 1. La définition du contrat.....</u>	<u>17</u>
Chapitre 1. Le contrat du transport de passagers.....	17
Section 1 La notion du contrat du transport de passagers.....	18
I. C'est un contrat conclu par deux parties ; un transporteur et un passager.....	18
II. La rémunération.....	19
III. L'acheminement une personne d'un lieu à l'autre.....	20
Section 2 Les parties concernées dans le contrat de transport de passagers.....	21
I. Le transporteur substitué.....	22
II. Le préposé et le mandataire.....	23
Chapitre 2. Le contrat de croisière.....	24
Section 1. La définition du contrat de croisière et son régime applicable.....	25
I. Le régime concernant la protection des croisiéristes, le droit maritime.....	25
II. La régime concernant la protection des consommateurs, le droit de la consommation.....	26
Section 2. L'obligation et la responsabilité de l'organisateur de croisière.....	27
I. L'obligation de l'organisateur de croisière.....	28
II. La responsabilité de l'organisateur de croisière.....	29

<u>Titre 2. L'exécution du contrat</u>	31
Chapitre 1. A l'égard du transporteur.....	32
Section 1. Obligation du transporteur.....	32
I. L'obligation de l'accomplissement du voyage.....	32
II. L'obligation de sécurité.....	35
Section 2. Droit du transporteur.....	36
I. le reçu du paiement d'un prix de voyage.....	36
II. Un privilège et un droit d'organiser les bagages.....	37
III. Un droit de détruire la marchandise dangereuse au bord du navire.....	38
IV. Un droit de résiliation du contrat en cas où il y a danger.....	39
Chapitre 2. A l'égard du passager.....	39
Section 1. Obligation du passager.....	39
I. L'obligation du paiement d'un prix de voyage.....	40
II. L'obligation d'adresser la notification au transporteur.....	41
III. L'obligation de soumission à la discipline du bord.....	42
Section 2. Droit du passager.....	43
I. Le droit d'être transporté jusqu'à la destination prévue.....	43
II. Le droit à l'information.....	43
III. Un droit de résiliation du contrat.....	44
Partie 2. Responsabilité du transporteur	47
<u>Titre 1. Les conditions de la responsabilité du transporteur</u>	49
Chapitre 1. Les dommages résultant de l'exécution du contrat de transport.....	49
Section 1. La responsabilité du transporteur pour dommages aux passagers.....	50
Section 2. La responsabilité du transporteur pour dommages aux bagages.....	53
I. Les bagages de cabine.....	55
II. Les bagages enregistrés.....	55
III. Les bagages précieux.....	56

Chapitre 2. L'action en responsabilité.....	57
Section 1. L'action contractuelle ou extracontractuelle.....	57
Section 2. Compétence et Prescription.....	61
I. Compétence.....	61
II. Prescription.....	63
<u>Titre 2. La réparation.....</u>	<u>64</u>
Chapitre 1. La protection du transporteur.....	65
Section 1. Régime de la limitation de responsabilité.....	65
I. La limitation en cas de dommages aux passagers.....	65
II. La limitation en cas de dommages aux bagages.....	67
Section 2. L'obligation de l'assurance.....	69
Chapitre 2. La protection du passager.....	71
Section 1. L'action directe contre l'assureur.....	71
Section 2. Les <i>single ship companies</i>	73
Conclusion.....	78
Bibliographie.....	81
Table des annexes.....	85
Table des matières.....	101

Résumé- La Thaïlande n'a ratifié aucune convention internationale concernant le transport par mer de passagers. Son droit interne ne régit pas non plus spécifiquement la matière. C'est la raison pour laquelle il faut se référer aux dispositions du Code civil et du commerce dans le livre 3, qui précise le régime applicable au contrat de transport maritime de passagers. Nous noterons cependant que ce régime est inefficace lorsqu'on le compare aux droits étrangers. D'une part, il est très sévère à l'égard du transporteur sur lequel pèse une très lourde responsabilité. D'autre part, ce régime ne prévoit rien pour le cas des préposés du transporteur, ou celui du transporteur substitué. Il se révèle ainsi néfaste pour eux, dans la mesure où ils engagent leur responsabilité extracontractuelle et qu'ils ne peuvent donc limiter leur responsabilité.

Summary- Thailand has never ratified any international convention concerning the carriage of passengers, and does not have a specific law for it either. Therefore, the Civil and Commercial Code in Book 3, which gives the applicable regime for the contract of carriage of passengers, should be applied. However, this regime is still ineffective in comparison to foreign laws. Because, it is very severe for the carrier due to excessive liability and this regime does not provide anything in the case of the carriers' servants and the performing carrier. So, they would incur their extra-contractual liability on their own and they cannot therefore limit their liability.

Mot clés : transport maritime - passagers - Thaïlande - transporteur - responsabilité - limitation de responsabilité - préposé du transporteur – transporteur substitué - croisière

Keyword: maritime transport - passengers - Thailand - carrier - liability - limit of liability - carriers' servants - performing carrier - cruise