

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

*CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES
TRANSPORTS*

**LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR
DE CROISIERE**

*Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime et des Transports*

par

Ilke KARA

Sous la direction de M. le Professeur Christian SCAPEL

Année universitaire 2014-2015

LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR DE CROISIERE



par

Ilke KARA

Sous la direction de

M. le Professeur Christian SCAPEL

L'Université n'entend donner aucune approbation ou improbation aux propos tenus dans le présent mémoire. Ceux-ci sont propres à leur auteur.

Ce travail a été réalisé par la contribution de plusieurs personnes sans lesquelles je n'aurais pas pu l'accomplir.

Je remercie tout d'abord M. le Professeur Christian SCAPÉL, et M. le Professeur Pierre BONASSIES, qui ont partagé leurs précieux conseils afin de m'aider à améliorer ce mémoire et qui m'ont apporté leur soutien durant cette agréable et enrichissante année de Master 2.

Par ailleurs je tiens à remercier mon tuteur de stage M. Philippe GARO, qui a toujours été présent pour répondre à mes questions et à me fournir ses conseils passionnants sur le transport maritime.

Je remercie également mes amies Marion, Arjola, Muge, Didem pour leur présence et leur bonne humeur ainsi que mon amie Elif, avec qui j'ai partagé cette courte année à Aix-en-Provence, pour ses encouragements et son soutien pendant les heures passées à la bibliothèque.

Enfin, mes derniers remerciements s'adressent à mes parents et à ma sœur qui m'ont toujours encouragé et soutenu durant cette année de Master 2 ainsi que pendant toutes mes études à la Sorbonne en m'apportant leur confiance et leur soutien dans tout ce que j'ai accompli.

SOMMAIRE

PARTIE I – LES DIVERSES OBLIGATIONS DE L’ORGANISATEUR DE CROISIÈRE

CHAPITRE I – L’influence du régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers sur la responsabilité de l’organisateur de croisière

CHAPITRE II – L’influence du droit de la consommation sur la croisière maritime et les nouvelles obligations de l’organisateur de croisière

PARTIE II - UNE NECESSITE D’HARMONISATION DES REGLES APPLICABLES A LA RESPONSABILITE DE L’ORGANISATEUR DE CROISIÈRE

CHAPITRE I - Un régime de responsabilité différant selon le caractère interne ou international de la norme applicable

CHAPITRE II - Le cadre juridique de l’action en responsabilité contre l’organisateur de croisière et les professionnels de tourisme

INTRODUCTION

« La croisière maritime est une forme moderne, et fort en vogue, de l'utilisation des mers à des fins ludiques ».¹

« La croisière maritime est un type de voyage aujourd'hui largement proposé, et nombreux sont ceux qui se laissent tenter »². Face à une forte demande de passagers, l'offre de croisières maritimes se multiplie tout en se diversifiant pour répondre à une demande et besoins de plus en plus variés des voyageurs maritimes. L'époque contemporaine est marquée par une renaissance remarquable de la croisière maritime qui « devient un produit de masse et connaît une très vigoureuse expansion, même si celle-ci est périodiquement perturbée par les soubresauts de la vie politique internationale. »³

Il n'existe pas de définition légale de la croisière. Dans 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* »⁴.

La croisière est en fait une forme de transport maritime de passagers qui se matérialise par un contrat de passage conclu entre le transporteur et le voyageur. Une définition de ce contrat est donnée par l'article L.5421-1 du Code des transports selon laquelle : « *Par le contrat de passager, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur, qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager* ». Ce contrat de passage est un contrat consensuel et donc le simple échange des consentements des parties suffit à former le contrat de passage. Transporter le passager sur un trajet défini est ainsi l'objet même du contrat qui doit être réalisé par le transporteur. En raison de la spécificité de la croisière maritime, le contrat de passage est matérialisé par un billet de croisière qui comprend également les obligations du transporteur.

S'agissant de la notion de transporteur, dans le transport international maritime de passagers, le transporteur est défini par les deux conventions internationales relatives au transport maritime de passagers, que sont la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 et la Convention d'Athènes de 1974. Dans la Convention de Bruxelles, « *le transporteur comprend l'une quelconque des personnes suivantes partie au contrat de transport : le propriétaire du navire ou l'affrètement ou l'armateur* », alors que dans la Convention d'Athènes, « *le transporteur désigne une*

¹ A. Vialard, *Droit maritime*, PUF, collection droit fondamental, 1997, p.458

² M. Le Bihan Guénolé, « *Action en responsabilité d'un croisiériste : responsabilité de plein droit de l'agence de voyage et de l'armateur* », DMF, 2012, n°735.

³ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010, p.853

⁴ P. Bonassies, « *La responsabilité de l'armateur de croisière* », Revue Scapel, 1998, p.84.

personne qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué ». Tout au long de ce mémoire, nous ferons référence à l'organisateur de croisière, notion renvoyant au transporteur maritime de passagers se distinguant cependant de l'agence de voyages. Aucune définition de l'organisateur de croisière n'est donnée. Cette notion est simplement visée par les dispositions de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Une définition est en revanche donnée par la Cour de cassation dans un arrêt du 16 janvier 2013⁵, selon laquelle, « *un organisateur de croisière, au sens de la loi de 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 nécessaires 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* ».

Dans le cadre de l'action en responsabilité des passagers victimes d'un dommage, avant la réforme de 1966, les organisateurs de croisière faisaient valoir qu'ils n'étaient pas des armateurs et qu'ils n'étaient donc pas responsables des dommages qui ont été causés par la non-exécution de la partie maritime de la croisière, c'est-à-dire la non-exécution du contrat de transport. La loi du 18 juin 1966 a permis aux passagers d'agir contre leur cocontractant, donc l'organisateur de croisière. En effet, si cet organisateur est aussi le transporteur comme il arrive souvent, le passager qui est victime d'un préjudice pourra intenter directement une action contre lui. Cependant, si l'organisateur est une agence de voyages, non propriétaire, ni affréteur de navires, alors le passager pourra agir contre elle, sauf son recours contre le transporteur⁶. La notion d'organisateur de croisière et sa distinction par rapport à l'agence de voyages seront étudiées plus tard.

Avec l'entrée en service des nouveaux paquebots de croisière conçus pour tous types de vacances et commercialisés à des prix de plus en plus accessibles, cette nouvelle forme de tourisme a connu une croissance importante qui a atteint les 23 millions de croisiéristes en 2015 selon les statistiques de la CLIA France (Cruise Lines International Association).⁷ Cette organisation internationale regroupe 63

⁵ Cass. com., 16 janvier 2013, n°11-28.881 : JurisData n°2013-000520.

⁶ P. Delebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, p.591.

⁷ www.cliafrance.fr, www.cliaeurope.eu.

CLIA (Cruise Lines International Association, association internationale des compagnies de croisières) est la plus grande association professionnelle des industriels de la croisière dans le monde. Elle est présente en Amérique du Nord et en Amérique du Sud, en Europe, en Asie et en Australasie. CLIA représente les intérêts des compagnies de croisières et des agents de voyages auprès des législateurs et des organismes réglementaires. CLIA participe également à la formation des agents de voyages, ainsi qu'à la recherche et aux communications marketing visant à promouvoir l'attrait et l'intérêt des vacances en croisière. Elle compte des milliers d'agents et d'agences de voyages membres. Le programme Associate Member and Executive Partner de CLIA regroupe les plus grands fournisseurs de provisions et de services du secteur qui aident les compagnies de croisières à garantir aux millions de passagers annuels une expérience sûre, respectueuse de l'environnement et agréable pour leurs vacances en croisière.

compagnies de croisières réparties sur quatre continents : américain, européen, asiatique et australien.

D'après les chiffres publiés par le site britannique Cruise Industry News de 2014 (voir annexe 1), le secteur de croisière maritime a généré 34 milliards de dollars de recettes en 2014. Selon le rapport annuel de ce site, 296 navires maritimes sont entrés en service à la fin de l'année 2014 avec une capacité de 455 000 lits au total. Six navires ont été livrés au cours de l'année 2014, dont le Quantum of the Seas de Royal Caribbean et le Costa Diadema (voir annexes 2 et 3). En représentant 45,8% de part de marché en termes de capacité, avec 10 compagnies, 102 navires et 214 000 lits, le groupe Carnival reste le leader mondial. Costa Croisières qui fait partie des filiales du groupe Carnival, représente 7% de part de marché mondiale avec 15 000 paquebots et 36 000 lits. En deuxième position vient le groupe Royal Caribbean avec 43 navires et 104 000 lits. Cependant, sa filiale française, Croisières de France, avec ses 2 navires et 2800 lits ne représente que 0,7% de part de marché mondial. En troisième et quatrième position mondiales se trouvent les compagnies indépendantes Norwegian Cruise Line, occupant 8% de part de marché mondial, puis MSC Croisières représentant 6,9% de part de marché avec 12 navires et 30 000 lits. Selon les prévisions de Cruise Industry News, cette croissance des capacités va continuer à se poursuivre dans les années à venir. En 2019, 321 navires avec un total de 518 000 lits vont être en opération. Cependant, selon l'infographie publiée par Cruise Industry News, les capacités déployées par les compagnies en Europe ont connu une baisse importante en 2014 par rapport à l'an dernier, en particulier en Méditerranée, afin de faire face à la baisse de la demande en Espagne et en Italie. Contrairement à cette baisse, les capacités des compagnies de croisière ont progressé dans les Caraïbes et dans la zone Asie-pacifique, qui seront les lieux privilégiés de destination des croisières.

La croisière maritime, dans le cadre du secteur touristique, est donc la seule forme de tourisme qui connaît régulièrement une croissance. S'agissant du marché français de la croisière, ce marché affiche une hausse de 14% et prend place en quatrième position au niveau du marché européen avec près de 600 000 passagers en 2014, derrière l'Allemagne, l'Angleterre et l'Italie. Il a connu une forte croissance de 13,7% en 2014 avec plus de 70 000 nouveaux clients. La France est en fait une destination privilégiée avec 2,5 millions de croisiéristes accueillis dans les ports français. En outre, une croissance est encore attendue en 2015 par l'effet de la hausse des capacités au départ de la France. Dans le cadre du marché européen, environ 6,39 millions de passagers ont choisi la croisière en 2014.⁸

⁸ www.cliafrance.fr, Le marché français de la croisière bat un nouveau record en 2014.

Le succès de cette forte croissance régulière du secteur de la croisière s'explique par trois raisons⁹ :

Le développement de cette industrie de croisière s'explique tout d'abord par la taille des paquebots de croisière et le nombre en progression de bateaux en construction. En effet, il existe 33 bateaux de croisière en construction actuellement, pour un nombre global de plus de 300 navires dans le monde. *L'Oasis of the Seas* qui est entré en opération en 2009 et qui est à ce jour le plus grand paquebot de croisière au niveau mondial, va se succéder par les *Oasis of the Seas 3* et *4* qui sont en construction dans les chantiers STX de Saint Nazaire. Ce gigantisme et cette multiplication de navires en construction s'explique par une demande de plus en plus importante des croisiéristes et par un besoin de s'adapter aux désirs plus exigeants de ces croisiéristes. Ces croisières maritimes font part d'aménagements, de confort, de design et de services uniques qui peuvent même dépasser le service attendu dans un hôtel de luxe.

La progression du marché de croisière s'accompagne par la montée en puissance des croisiéristes asiatiques dont le nombre a atteint les 1,4 millions de voyageurs en 2014. Selon les chiffres de la CLIA, en 2020, l'Asie sera le deuxième plus gros marché mondial après le marché américain et canadien qui représente 62% du marché mondial. Le marché mondial européen quant à lui vient loin derrière, avec 27% du marché mondial. Cette forte croissance du marché asiatique au niveau mondial s'explique en effet par le choix des croisiéristes qui préfèrent les destinations dans les Caraïbes, puis la Méditerranée et les mers du Nord.

La troisième explication de ce succès tient à la capacité de fidélisation du secteur de la croisière, qui selon les statistiques de la CLIA, compte 62% de clients qui sont des voyageurs réguliers des croisières et 90 % de ces passagers sont satisfaits de l'ensemble des prestations fournies à bord de ces croisières.

En mars 2014, s'est tenue à Miami la 30^e grande conférence mondiale annuelle de croisière. L'industrie de la croisière est une industrie bien établie dans le secteur de loisirs et du tourisme qui a fait face à des crises économiques, monétaires et politiques mais qui doit toujours évoluer et surmonter aujourd'hui de nouveaux défis liés à la taille des navires et par conséquent à la question de la sécurité de ces navires. Plusieurs accidents, dont le fameux *Costa Concordia* qui ont été médiatisés, ont en effet jeté le doute sur la sécurité de ces navires et a ralenti la progression du marché de la croisière en affectant l'image de la croisière maritime.¹⁰

En effet, les navires qui sont affectés à la croisière maritime ne cessent d'augmenter de taille et de capacité d'accueil qui pose ainsi la question de leur

⁹ Robert Kassous, *L'industrie de la croisière ne connaît pas la crise*, article du 06/04/2015, Challenges.

¹⁰ Revue annuelle 2014, Transport maritime et construction navale.

sécurité. La capacité standard des grandes compagnies est comprise entre 2500 et 3800 passagers, « *Oasis of the Seas* » et « *Allure of the Seas* » étant les deux plus grands navires de croisière du monde et qui sont exploités par la compagnie Royal Caribbean Cruise Line. Ces deux navires peuvent accueillir 8500 personnes à bord comprenant 6296 passagers et 2165 personnes d'équipage. Les accidents maritimes à bord des navires de passagers qui sont survenus ces dernières années ont causé un grand nombre de victimes. Parmi ces accidents on peut citer le naufrage en 1987 du navire « *Herald of Free Enterprise* » qui a fait 188 morts, l'ouverture de la porte avant du navire « *Estonia* » en 1994 ayant causé la mort de 852 personnes, le chavirage du navire « *Joola* » en 2002 qui a conduit à la mort de 1864 morts et dernièrement le naufrage en 2012 du navire « *Costa Concordia* » avec 32 morts. Tous ces catastrophes maritimes marquées par une perte de vie humaine importante ont conduit à la nécessité d'encadrement de l'activité du transport international maritime de passagers et à la mise en place d'un régime de responsabilité du transporteur et d'indemnisation en cas de dommage plus efficace, lorsqu'un accident se produit. Ce principe d'une meilleure protection des victimes a été l'objectif principal du règlement européen « accidents maritimes » du 23 avril 2009 et du Protocole de 2002 adopté à Londres le 1^{er} novembre 2002, annexé à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Cet accroissement important de la taille des navires de croisières ne connaît en effet pas de limite, puisqu'il n'existe pas de véritables limites techniques à la construction navale avec l'utilisation de nouvelles technologies afin de permettre de résoudre les difficultés techniques sur un navire de toute nature. La conduite de ces méga navires nécessite ainsi de l'expérience et une formation particulière des équipages qui est primordiale. Mais ceci « *ne signifie naturellement pas qu'il faille baisser la garde et ignorer les difficultés ou risques existant ou nouveaux et à venir* ». ¹¹ Cela a été particulièrement remarqué par le naufrage récent d'un navire de croisière, le « *Costa Concordia* », le 13 janvier 2012, qui surprenait par sa taille mais qui ne faisait toutefois pas partie des plus grands navires à passagers du monde. Ce navire mesurait 290,2 mètres de long et 38 mètres de largeur, avec un port en lourd de 114 000 tonnes. Il comprenait 1 500 cabines et pouvait accueillir 3 780 passagers avec 1 100 membres d'équipage à bord. Le *Costa Concordia* était exploité par la société Costa Croisières, filiale du groupe américain Carnival Cruises qui représente 50% du marché mondial de la croisière internationale en détenant plus d'une centaine de navires de croisières.

C'est dans ce contexte de risque dans la navigation maritime que la question de la responsabilité de l'organisateur de croisière et plus généralement de celle du transporteur maritime de passagers se pose. « La responsabilité est l'obligation de

¹¹ Rapport de l'Institut Français de la mer (IFM), 28 avril 2009, *Les très grands navires : questions et pistes de réponse*.

répondre d'un dommage devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles, pénales et disciplinaires. »¹² Pendant le XIXe siècle, la responsabilité du transporteur maritime de passagers était de nature délictuelle puisque l'accident du passager n'était pas lié aux prestations contractuelles promises par le transporteur. « C'est en 1911 que la Cour de cassation a opéré un revirement total de sa jurisprudence, en décidant que la responsabilité du transporteur de personnes avait un caractère contractuel et non délictuel, car le transporteur s'engageait, au moins tacitement, à mener le voyageur à destination sain et sauf. »¹³ L'obligation contractuelle de sécurité était donc apparue et les autres arrêts de la Cour de cassation qui se sont suivis ont affirmé que la responsabilité du transporteur était fondée sur cette obligation de sécurité et que le transporteur ne pouvait se dégager de sa responsabilité qu'en prouvant que l'accident provenait d'une cause étrangère. Au milieu du XXe siècle, la Cour de cassation a établi une distinction selon que c'est le passager lui-même qui engage la responsabilité du transporteur en cas de blessures ou si ce sont les ayants droit de la victime qui intentent une action en responsabilité en cas d'accident mortel. Dans le premier cas, du fait que l'action en responsabilité du passager s'appuie sur l'inexécution d'une obligation contractuelle, cette action est de nature contractuelle. Cependant, les ayants droit de la victime décédée peuvent agir en responsabilité contre le transporteur sur le fondement contractuel, en vertu d'une stipulation pour autrui, ou peuvent se placer sur le terrain de la responsabilité délictuelle en faisant valoir qu'ils ont un droit propre à réparation pour leur préjudice personnel. Dans le droit positif de la responsabilité du transporteur maritime de passagers, cette responsabilité a suivi la même évolution qu'en droit aérien en effaçant la distinction de la responsabilité délictuelle et de la responsabilité contractuelle et en parvenant à une responsabilité légale. En effet, l'article L. 5421-7 du Code des transports impose au juge de statuer sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers en fonction des dispositions de ce code en droit interne. La Convention de Bruxelles de 1961 et la Convention d'Athènes de 1974 reprennent la même règle. L'originalité de la responsabilité du transporteur maritime de passagers tient à ce que ce régime est déterminé en fonction de l'origine du dommage et qui peut être une responsabilité pour faute prouvée ou pour faute présumée et donc plus ou moins protecteur des intérêts des passagers victimes. Cette solution tire sa justification de l'autonomie de mouvement du voyageur maritime à bord du navire, contrairement aux autres modes de transport.

Aujourd'hui, la responsabilité de l'organisateur de croisière peut être parfaitement engagée et cette responsabilité répond « aux deux aspects principaux de ses obligations : exécuter la croisière dans tous ses éléments, assurer la sécurité et

¹² F-X. Pierronnet, Fasc. 1278 : *Transport maritime de passagers et de leurs bagages.- Responsabilité du transporteur de passagers*, JurisClasseur Transport, 1^{er} février 2012.

¹³ F-X. Pierronnet, Fasc. 1278 : *Transport maritime de passagers et de leurs bagages.- Responsabilité du transporteur de passagers*, JurisClasseur Transport, 1^{er} février 2012, p.5

ramener le client sain et sauf à bon port ». S'agissant de l'exécution du programme de croisière, l'organisateur a une obligation de résultat pour tout ce qui concerne la partie non maritime de la croisière, c'est-à-dire les prestations et services promis en dehors de l'exécution du contrat de transport. En effet, l'organisateur peut se dégager de sa responsabilité en établissant que c'est le transporteur qui est responsable puisque le manquement est dû à l'exécution du contrat de transport proprement dit. Cependant, lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité du passager, la responsabilité encourue par l'organisateur est plus sévère. En effet, lorsque c'est un dommage corporel ou matériel qui est subi par un passager, l'organisateur engage sa responsabilité à l'égard du client quand bien même cet accident corporel ou matériel survient pendant la phase maritime du transport. Et ici, on peut constater l'aspect principalement maritime de la croisière maritime, puisque si le dommage concerne la phase maritime de la croisière, c'est le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers qui va s'appliquer à la responsabilité de l'organisateur de croisière.

La question se pose donc de savoir dans quel cadre juridique la réparation des dommages des passagers victimes intervient, qui n'est cependant pas simple à résoudre du fait de la difficile identification du régime de responsabilité applicable à l'organisateur de croisière et de l'étendue de ce régime. En effet, dans ce domaine, les sources de droit étant très variées, comprenant convention internationale, règlement européen, ou règle de source interne, l'identification de la règle de droit applicable à la responsabilité du transporteur est rendue particulièrement difficile. Cette identification des règles matérielles est rendue d'autant plus complexe par la qualification du contrat qui lie le passager au transporteur. En effet, le droit interne français distingue le contrat de transport maritime de passagers appelé « contrat de passage » et régi par le Code des transports et dont l'objet se limite à un simple déplacement sans que d'autres prestations ne soient fournies, et le « forfait touristique », régi par le Code du tourisme, dans lequel le déplacement n'est que l'une des prestations susceptibles d'être offertes au passager. Par conséquent, en droit interne français, le régime de la croisière maritime est distinct du régime de transport maritime de passagers. Cependant, dans le cadre du régime international des croisières maritimes, la question est réglée différemment et la distinction est moins claire, ce qui nous conduit à aborder également le régime de transport maritime de passagers tout au long de ce mémoire.

Le droit des transports maritimes de passagers qui régit une activité essentiellement internationale doit donc faire face à une diversité de sources applicables de nature et au contenu variables afin d'identifier le régime de responsabilité applicable au transporteur de croisières. Au cours de ce mémoire, nous étudierons donc préalablement l'étendue des obligations de l'organisateur, transporteur de croisière, avant de passer à l'analyse du problème d'identification

des normes applicables au régime de responsabilité de ce transporteur maritime de passagers.

PARTIE I – LES DIVERSES OBLIGATIONS DE L'ORGANISATEUR DE CROISIÈRE

CHAPITRE I - L'influence du régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers sur la responsabilité de l'organisateur de croisière

La croisière maritime étant une forme de transport maritime de passagers, le régime de responsabilité de l'organisateur de croisière s'inscrit dans le cadre du régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers, en ce que cette responsabilité est régie par une obligation de sécurité (§1), et que l'organisateur de croisière doit être couverte par une assurance qui est désormais obligatoire lorsque sa responsabilité est engagée (§2).

§1 - L'obligation de sécurité de l'organisateur de croisière

A/ L'omniprésence du besoin de sécurité dans le transport maritime de passagers

1/ La naissance de l'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers

L'obligation de sécurité est née à l'occasion d'un contrat de passage entre Tunis et Bône, l'arrêt du 21 novembre 1911 marquant véritablement la naissance de la responsabilité contractuelle. A l'époque, il s'agissait d'une véritable obligation de sécurité de résultat, intégrant au fil du temps la notion de faute sous la pression des transporteurs maritimes.¹⁴ En 1804, le transport de voyageurs, essentiellement terrestre et fluvial, était réservé à quelques catégories d'individus. Puis, le transport de voyageurs s'est développé par mer, puis par fer, et est devenu une véritable industrie. Le principe de responsabilité du transporteur a été calqué sur celui de l'article 1784 du Code civil disposant en effet que « *les voituriers par terre et par eau sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure* ». Refusant d'assimiler le transport des voyageurs au transport de choses, parce que le transporteur ne peut pas surveiller les voyageurs, libres de leurs mouvements, la jurisprudence a décidé que le transporteur contracte simplement l'obligation de transporter le voyageurs mais non de le protéger contre tout accident. En conséquence, il appartenait au voyageur de faire la preuve que l'accident avait été

¹⁴ F-X. Pierronnet, Fasc. 1277 : *Transport maritime de passagers et de leurs bagages.- Sources du droit.- Notion, formation et rupture, exécution du contrat*, JurisClasseur, 6 octobre 2011, p.5

causé par la faute du transporteur. Les défenseurs de la théorie du risque, ont développé l'idée selon laquelle toute activité fait naître un risque pour autrui rendant son auteur responsable du préjudice qu'elle peut causer, sans qu'il y ait à prouver une faute. La Cour de cassation, par un arrêt du 21 novembre 1911 finit par admettre cette théorie en marquant la naissance de l'obligation contractuelle de sécurité. Ainsi, l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination.

En 1911, cette obligation de sécurité a été donc conçue comme une obligation de résultat consistant à conduire le voyageur sain et sauf à destination. Depuis la loi du 18 juin 1966, dont les solutions ont été reprises par le Code des transports, l'obligation de sécurité d'origine jurisprudentielle a été convertie en une obligation légale.

L'information des consommateurs sur les divers risques qui peuvent se produire, combinée avec le progrès de la technologie a augmenté les attentes des consommateurs concernant la protection contre les atteintes à leur intégrité physique. Cette évolution a conduit à une omniprésence de l'impératif de sécurité des consommateurs¹⁵. Le transport maritime de passagers a suivi cette évolution. Assurer la sécurité du passager c'est obliger le transporteur à prendre les mesures concrètes permettant d'assurer cette sécurité.

2/ L'incidence de la création du contrat de passage sur l'obligation de sécurité du transporteur

Le moment de la formation du contrat de passage a une incidence sur l'obligation de sécurité du transporteur. En effet, déterminer le moment de la formation du contrat, c'est chercher à savoir si la responsabilité contractuelle du transporteur peut être engagée pour violation de l'obligation de sécurité. Dans les contrats de transport non subordonnés à l'acquisition préalable d'un billet, la jurisprudence décide que le contrat de transport se forme au moment où le voyageur accède au véhicule. Il y a donc coïncidence entre la montée à bord du navire marquant la conclusion du contrat de passage et l'obligation de sécurité due au passager par le transporteur. Ainsi, la Cour d'appel de Montpellier, dans un arrêt du 17 décembre 1985, a jugé qu' « *en présence d'un accident survenu au moment de l'embarquement de la victime sur un navire de promenade, il convient de noter que le navire était destiné au transport payant des passagers, que le fait que le navire se trouve à quai pour accueillir des passagers en vue d'une promenade constituait l'offre qui lui était faite ; ainsi le contrat de transport maritime se trouvait conclu et les rapports des parties régis par la loi du 18 juin 1966* ». Cependant, dans la plupart des

¹⁵ C. Bloch, *L'obligation contractuelle de sécurité*, préf. R. Bout : PUAM, 2002, n°21-1

cas, le passager monte à bord du navire après avoir préalablement acheté son billet de transport.

Dans les modes de transport pour lesquels le voyageur est tenu de posséder un billet avant d'accéder au moyen de transport, la jurisprudence est constante depuis l'arrêt « Valverde ». La Cour de cassation¹⁶ a jugé que l'« obligation de sécurité consistant à conduire le voyageur sain et sauf à destination (...) n'existe à la charge du transporteur que pendant l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre ». Les accidents lors de l'embarquement et du débarquement relèvent de la responsabilité du transporteur qui manque à son obligation de sécurité. S'agissant d'un accident survenu à un passager qui a quitté volontairement le navire en plongeant pour rejoindre une pirogue, la Cour de cassation a décidé que l'accident corporel n'étant pas survenu pendant une opération de débarquement, les dispositions de la loi de 1966 ne s'appliquaient pas.

3/ Une obligation de sécurité renforcée face aux fautes humaines

« La mer représente un risque auquel concourt parfois surabondamment, et malheureusement, la faute humaine. »¹⁷

Les naufrages et les incendies sont les deux grandes menaces traditionnelles des navires. En effet, quand bien même les naufrages se produisent exceptionnellement, ils n'ont pas complètement disparu, surtout dans le cadre des croisières polaires. L'industrie du tourisme de croisière qui débute dans les années cinquante par l'organisation des expéditions en Antarctique et qui connaît un grand succès aujourd'hui, voit son premier échec avec le naufrage du navire de croisière « Explorer » en 2007, le premier paquebot de croisière à ouvrir ce tourisme de croisière polaire, qui entre en collision avec un iceberg. En Arctique, le 30 août 2010, le « Clipper Adventurer » s'échoue également sur un roché non indiqué sur les cartes. Ces exemples récents de naufrage démontrent que le risque de naufrage existe encore et qu'il est encore plus accentué par le développement du tourisme de croisière polaire.

Suite à la survenance d'accidents maritime dramatiques en termes de perte de vies humaines, au plan international, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) n'a cessé de faire évoluer la Convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) qui envisage tous les aspects de la sécurité en mer.

S'agissant de la sécurité des navires à passagers, la Convention SOLAS traite cette question en quatre chapitres : chapitre II-1 (construction-compartmentage et

¹⁶ Cass.1^{re} civ., 7 mars 1989

¹⁷ P. Garo, *Le Costa Concordia: un coût "assurances" historique*, la Revue Maritime, n°500, p.94

stabilité, machine et installations électriques), chapitre II-2 (construction, prévention, détection et extinction de l'incendie), chapitre III (engins et dispositifs de sauvetage) et chapitre IV (radiotélégraphie et radiotéléphonie). En outre, les travaux de l'OIT et de l'OMI ont débouché, en 1978, sur la Convention internationale STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers) et en 1993 sur le Code ISM (International Safety Management) intégré à la Convention SOLAS.

Au plan communautaire, depuis le Traité sur l'Union du 1^{er} janvier 1994, l'article 75 paragraphe 1 énonce que des « *mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports* » doivent être prises, cette matière devenant une compétence commune. La Commission de l'Union Européenne a annoncé un ensemble cohérent de mesures dans sa communication « Pour une politique commune de la sécurité maritime » le 24 février 1993. Suite aux accidents de « *Herald of Free Enterprise* » (1978), de « *Scandinavian Star* » (1990) et de « *Estonia* » (1994), l'Union Européenne s'est engagée dans une politique de renforcement des normes de sécurité des navires à passagers au moyen de nombreuses directives.

L'exemple le plus récent de naufrage fut le naufrage du navire Costa Concordia le 13 janvier 2012. Avec 4 229 passagers à bord, il heurta une roche au large de l'île de Toscane de Giglio entraînant le naufrage du navire. Ce naufrage a causé la mort de 32 personnes et 64 personnes furent blessées, entraînant donc une perte humaine importante pour nos jours, où le transport maritime est censé ne plus présenter un caractère incertain et dangereux.

4/ Sécuriser le déplacement : une obligation accessoire à l'obligation fondamentale du transporteur d'assurer le déplacement

L'obligation fondamentale du transport maritime des marchandises et des personnes, consiste à assurer un déplacement d'un lieu à un autre. La jurisprudence a défini le transport comme « *le déplacement d'une personne d'un point à un autre, quel que soit le procédé, sans que le contrôle et la conduite du moyen de locomotion soient totalement abandonnés à la personne qui parcourt l'itinéraire* ». ¹⁸ L'article L.542-1 du Code des transports énonce que « *par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer (...) un voyageur* ». Il s'agit de distinguer le principal de l'accessoire. Ainsi, « le contrat de croisière reste un contrat de transport même si les passagers n'ont embarqué qu'en raison des concerts ou des joies gastronomiques promises par l'organisateur » ¹⁹.

L'obligation de sécuriser le déplacement vient donc après l'obligation principale d'assurer le déplacement. Aux termes de l'article L.542-2 du code des transports, « *le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de*

¹⁸ Cass. 1^{re} civ., 27 janv. 1982, Bull.civ. 1982, I, 1982, n°52

¹⁹ M. Rémond-Gouilloud, *Le contrat de transport*, Dalloz, coll. Connaissance du droit, 1993, p.15

navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers ». En effet, la prestation essentielle imposée par le contrat de transport réside dans le déplacement ponctuel des marchandises et des personnes d'un lieu à un autre, en s'assurant de leur intégrité²⁰. En raison du risque d'accident lié à l'exécution du transport, par le contrat de passage, le transporteur de personnes s'engage donc non seulement à transporter les voyageurs, mais encore à les conduire sains et saufs à destination.

L'obligation du transporteur d'assurer la navigabilité du navire répond tout d'abord à la nécessité de procurer aux passagers un engin de transport apte à assurer leur sécurité. Dès l'instant où le passager emprunte la passerelle d'embarquement et jusqu'au moment où il achève de débarquer du navire, sa sécurité se trouve liée à l'aptitude du navire et de l'équipage à protéger le passager contre l'atteinte qui pourrait se porter à sa santé et à son intégrité corporelle à bord du navire.

B/Une obligation de sécurité marquée par une obligation de moyens stricte et une obligation de résultat atténuée

1/ L'obligation de sécurité définie en fonction de la liberté de mouvement du passager maritime

Dans le transport maritime de passagers, contrairement aux autres modes de transport dans lesquels le transporteur doit assurer une obligation de sécurité de résultat, le transporteur maritime est tenu d'une obligation de sécurité de moyens à l'égard du passagers du fait que ce dernier a une liberté de mouvement à bord du navire. Tel qu'il a été souligné par L. Henry, « Le fait que le transporteur maritime bénéficie d'un régime juridique favorable tient à trois raisons principales : la liberté de mouvements qu'a le passager sur un navire (notamment en comparaison avec d'autres modes de transport), le milieu naturel dans lequel ce navire évolue et enfin à la structure inhérente à ce moyen de transport. »²¹

En effet, lorsque la victime joue un rôle actif, lorsqu'elle participe, par ses propres gestes, par son attitude, son habileté ou son maladresse, au déroulement de l'accident dont elle a été victime, elle ne peut se prétendre couverte par une obligation de sécurité de résultat. Lorsque le passager est maître de son action, il lui appartient de veiller à sa propre sécurité et il doit donc se contenter d'une obligation de moyens. En revanche, lorsque le passager est passif, il peut prétendre à être couverte par une obligation de sécurité de résultat. Cette distinction a permis de

²⁰ A. Sériaux, *La faute du transporteur*, Economica, 2^e éd. 1998, n°1, p.1, note 4

²¹ L. Henry, *Action en responsabilité contre le transporteur maritime de passagers pour dommage corporel*, DMF, 2014, n°757.

définir l'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers. Lorsque les juges doivent choisir entre une obligation de moyens ou une obligation de résultat, ils motivent leur décision par le recours au critère de la liberté de mouvement qu'a le passager maritime. Dans un arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation, du 4 novembre 1992, les juges ont fait référence à la « *part d'initiative dans l'accomplissement de la prestation due par le débiteur* » pour décrire le rôle actif du passager maritime. Lorsque la bonne exécution du contrat ne dépend pas de l'attitude du passager, alors il y a lieu de qualifier l'obligation de sécurité du transporteur en une obligation de résultat. Alors que, lorsque le comportement du passager est déterminant dans la bonne exécution du contrat, l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur est une obligation de moyens.

2/ La liberté du mouvement du passager : fondement de la distinction entre l'accident collectif et l'accident individuel

Le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers est déterminé en fonction du caractère individuel ou collectif de l'accident qui a causé le dommage au demandeur, tel qu'il sera étudié plus loin. Cette distinction entre accident individuel d'une part, et accident collectif, sinistre majeur d'autre part, trouve son origine dans la notion de rôle actif du passager, de son liberté de mouvement à bord du navire. Lorsque le passager ne dispose pas d'une liberté d'action, de mouvement et se confie totalement au transporteur maritime, le transporteur doit assurer envers lui une obligation de sécurité de résultat ce qui alourdit le régime de sa responsabilité, et ne pourra donc se libérer de sa responsabilité qu'en prouvant la faute de la victime ou un cas de force majeure. Cependant, le transporteur ne peut s'exonérer partiellement de sa responsabilité. Dans un arrêt du 16 avril 2015, la première chambre civile de la Cour de cassation a décidé que « le transporteur tenu d'une obligation de résultat envers un voyageur, ne peut s'en exonérer partiellement et la faute de la victime ne peut emporter son exonération totale qu'à la condition de présenter les caractères de la force majeure ». Elle a écarté la décision de la Cour d'appel en ce qu'elle a jugé que la victime du dommage avait commis une faute ayant participé à 50% à la réalisation de son dommage et qu'en conséquence le transporteur ne devait réparer les conséquences dommageables subies par la victime qu'à hauteur de 50%, alors qu'il était tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers le passager.²² Cette décision reflète ainsi la sévérité des juges lorsque c'est une obligation de sécurité de résultat qui est assurée par le transporteur à l'égard de la victime d'un dommage, qui est tenu de réparer entièrement le dommage à moins de prouver que la faute de la victime présentait les caractères de la force majeure.

²² C.cass, 1^e civ., 16 avril 2015, n°1413440

Cependant, dans la majorité des cas, le passager dispose d'une liberté de mouvement, et la cause de l'accident individuel subi par le passager provient d'une inattention, maladresse de celui-ci, et il doit ainsi apporter la preuve d'une faute du transporteur ou de ses préposés s'il veut obtenir réparation de cet accident individuel. Dans un arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris le 10 juin 2002, les juges ont conclu « *qu'une personne qui danse à l'occasion d'un dîner sur une vedette joue un rôle actif lors du transport et que l'obligation du transporteur envers ses clients danseurs n'est donc pas une obligation de résultat mais une obligation de moyens.* »

Dans le cadre d'un sinistre majeur, d'un accident collectif, cette obligation de sécurité du transporteur de passagers prend une forme différente. En effet, dans ce cas, l'obligation de sécurité du transporteur se situe entre une obligation de moyens qui impose que la faute du transporteur soit prouvée pour pouvoir engager sa responsabilité, et l'obligation de résultat qui conduit à une obligation de plein droit du transporteur sauf cas de force majeure²³. Donc lorsque des dommages sont causés aux passagers à la suite d'un accident collectif, tel que le naufrage, l'abordage, l'échouement, l'incendie, le transporteur engage sa responsabilité pour faute présumée, c'est-à-dire que la victime n'a pas à apporter la preuve de la faute du transporteur. Cette obligation peut être qualifiée d'obligation de moyens renforcée. Cependant, la présomption de faute qui pèse sur le transporteur est une présomption simple et peut donc être renversée par le transporteur qui devra prouver que l'accident ne provient pas de sa faute ou de celle de ses préposés, et c'est en cela que cette obligation de sécurité peut être retenue comme une obligation de moyens renforcée, tel qu'il a été affirmé par F-X. Pierronnet.

Lorsque le transporteur est soumis à une obligation de sécurité de moyens et à un régime de faute prouvée, un arrêt récent rendu par la Cour d'appel de Bordeaux le 13 janvier 2014 a admis le principe d'un partage de responsabilité en cas de faute de la victime.²⁴ En effet, un arrêt ancien de la Cour d'appel de Rennes du 3 mai 1971 avait déjà retenu ce principe de partage de responsabilité au motif que le capitaine avait donné des conseils plutôt que des ordres avec une « autorité nettement insuffisante », et que la victime aurait dû suivre les recommandations du capitaine en raison de la modification de l'état de la mer et « de la discipline particulièrement nécessaire en mer ». L'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, même s'il admet le principe du partage de la responsabilité, il ne retient pas ce principe dans le cas de l'espèce, et indique que « *si le capitaine, professionnel de la navigation et connaissant parfaitement les lieux, n'a pas jugé utile de faire prendre des précautions aux passagers, on ne saurait reprocher à M.B. de n'avoir pas pris lui-même des mesures*

²³ A. Vialard, *L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers*, PUB, coll. Université Montesquieu Bordeaux IV, série Droit 2003

²⁴ Laurence Henry, *Action en responsabilité contre le transporteur maritime de passagers pour dommage corporel*, Le Droit Maritime Français – 2014, n°757

pour assurer sa sécurité qui était sous la responsabilité du capitaine. » Cette notion de partage de la responsabilité en raison de la faute du passager dans le cadre d'une obligation de sécurité de moyens du transporteur se retrouve implicitement à l'article 6 de la Convention d'Athènes selon lequel : « Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur. »

3/ L'obligation du passager de se soumettre à la discipline du bord.

Selon l'article 72 du décret du 31 décembre 1966, « *les passagers sont soumis à la discipline du bord* ». Le passager doit donc respecter tout au long du voyage les consignes et les règles de vie à bord du navire en vue de la préservation de sa sécurité et de la sécurité des autres passagers à bord.

Ce maintien de l'ordre est assuré par le capitaine du navire qui peut user de différents pouvoirs qui lui sont donnés. L'autorité du capitaine sur les passagers est affirmée dans l'article L.5531-1 du Code des transports selon lequel, « *Le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise. Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir des personnes embarquées de lui prêter main-forte* ». Ainsi l'obligation de sécurité qui s'impose au transporteur maritime de passagers est indirectement liée à l'obligation du passager de respecter les règles de sécurité à bord et de coopérer avec le transporteur afin de faciliter la bonne exécution de cette obligation de sécurité envers les passagers.

Face à ce risque d'inexécution de son obligation de sécurité à l'égard du passager maritime, et aux éventuelles risques liées à la navigation maritime, le transporteur maritime de passagers est conduit à s'assurer.

§2 - La mise en place d'une assurance obligatoire du transporteur par la Convention d'Athènes de 2002

A/ Un mécanisme d'assurance obligatoire pour une meilleure protection de la victime

L'origine de l'assurance maritime remonte au XIV^e siècle avec la plus ancienne police d'assurance maritime qui date de 1329. Quant aux premiers textes législatifs,

ce sont les ordonnances des magistrats de Barcelone du 21 novembre 1435 et du 3 juin 1484 qui ont traité de l'assurance maritime. L'assurance sur un navire est composée de deux contrats : un contrat relatif à l'assurance dommage qui concerne le navire en tant que tel, et un autre contrat relatif à la responsabilité et qui concerne la responsabilité civile de l'armateur.

La réforme du droit de la responsabilité du transporteur maritime de passagers par la mise en place d'une assurance obligatoire régie par le Protocole de 2002 suite aux travaux de l'Organisation Maritime internationale, a été la conséquence des catastrophes maritimes qui se sont suivies dans l'histoire du transport maritime de passagers. Ces accidents maritimes ont ainsi conduit les législateurs à assurer une meilleure protection des passagers, tel qu'il a été le cas avec l'adoption du Protocole de 2002 qui a introduit une assurance obligatoire du transporteur qui couvre la responsabilité légale du transporteur et permet aux passagers d'obtenir une indemnisation de leurs dommages.

Dans le cadre d'une meilleure protection des passagers du transport maritime, le règlement (CE) n°392/2009 a mis en place une obligation du transporteur de verser une avance au passager, en cas de lésions corporelles, et à ses ayants droits, en cas de décès. L'article 6 de ce règlement dispose que *« Lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un évènement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport au cours duquel l'évènement s'est produit, verse une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21 000 Euros. »* Cet article rajoute que le versement de cette avance n'est pas une reconnaissance de responsabilité par le transporteur.

Dans l'assurance maritime, les contrats conclus avec les compagnies d'assurance permettent à la victime du dommage le droit de réclamer une compensation directe de la part des compagnies. Les risques qui ne sont pas couverts par les compagnies, sont pris en charge par les associations de mutuelles d'armateurs, dont leur but principal est de couvrir la responsabilité de l'armateur à l'encontre du tiers.

Conformément à l'article 3 du règlement (CE) n°392/2009, les règles qui régissent l'assurance maritime sont prévues par l'article 4 de la Convention d'Athènes modifiée par le Protocole de 2002, et par les dispositions des lignes directrices de l'OMI qui figurent à l'Annexe 2 de la Convention qui ont la même force obligatoire que la Convention et le règlement. En effet, en cas de décès ou de lésions corporelles, le Protocole de 2002 a intégré dans la Convention d'Athènes une obligation pour le transporteur de souscrire une assurance ou une garantie

financière. Cette obligation d'assurance a été intégrée dans le Code des transports, dans son article L.5123-2.

L'article 4.1 de la Convention dispose précisément que *« lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un Etat partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'un institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même évènement »*. Cette obligation d'assurance ne s'applique donc qu'aux navires transportant plus de 12 passagers et la limite de l'assurance doit être fixée au moins à 250 000 DTS qui est la limitation applicable à la responsabilité de plein droit du transporteur en cas d'évènement maritime, tel qu'il sera étudié plus tard.

B/ La preuve de la souscription d'une assurance

Un certificat d'assurance doit être délivré par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire et doit se trouver à bord du navire pour faire preuve de la souscription de l'assurance. Pour assurer le bon fonctionnement de ce système, les Etats parties à la Convention doivent faire des contrôles afin de vérifier l'existence de ces certificats d'assurance sur les navires entrant ou quittant un port sur leur territoire. En outre, les Etats ont l'obligation d'interdire à tous les navires battant leur pavillon de naviguer sans ce certificat d'assurance. Un modèle de certificat d'assurance a été prévu en annexe de la Convention d'Athènes et un autre se trouve en annexe des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes adoptées le 19 octobre 2006, qui concerne les risques de guerre qui doivent faire l'objet d'une assurance obligatoire. Une liste des mentions obligatoires devant figurer sur ce certificat est donnée par l'article 5.2 du Protocole de 2002. Ces mentions sont le nom du navire, son numéro d'immatriculation et son port d'attache, le nom et le lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport, le numéro OMI d'identification du navire, le type et la durée de la garantie, le nom et le lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de la personne qui fournit la garantie financière, et la période de la validité du certificat d'assurance qui ne peut excéder la période de validité de l'assurance ou de la garantie financière.

La souscription d'une assurance obligatoire concerne également les agences de voyages, selon l'article L.211-18 du Code du tourisme. L'article R.211-36 du Code du tourisme dispose que *« le contrat d'assurance garantit l'opérateur de voyages contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile professionnelle telle*

qu'elle est définie aux articles L.211-16 et L.211-17. La garantie prend également en charge les dommages causés à des voyageurs, à des prestataires de services ou à des tiers par suite de fautes, erreurs de fait ou de droit, omissions ou négligences commises à l'occasion de l'offre, de l'organisation et de la vente des prestations définies aux articles L.211-1 et L.211-4, tant du fait de l'opérateur de voyages que du fait de ses préposés, salariés et non-salariés». Contrairement à l'assurance obligatoire du transporteur, le plafond de garantie est librement fixé par les parties concernant les agences de voyages, selon l'article R.211-37 du Code du tourisme.

C/ La mise en place d'une action directe du passager contre l'assureur du transporteur

La mise en place de la possibilité d'une action directe de la victime contre l'assureur du transporteur a été considérée comme un mécanisme indispensable pour assurer une meilleure protection des passagers maritimes dans le cadre du système de l'assurance obligatoire.

L'article 4 de la Convention prévoit que le passager dispose un droit d'action directe contre l'assureur du transporteur ou toute personne qui fournit la garantie financière. En effet, par ce mécanisme le défendeur, c'est-à-dire l'assureur peut se prévaloir de tous les moyens de défense que le transporteur est fondé à invoquer. Ainsi, l'assureur contre lequel une action directe a été engagée par la victime, peut se prévaloir des cas d'exonération invocables normalement par son assuré c'est-à-dire le transporteur dans le cadre d'une action en responsabilité intentée contre lui. Lorsque le dommage résulte d'un acte de guerre, d'une agression, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel ayant le caractère d'un cas de force majeure, ou encore si le dommage a été causé par la faute de la victime ou le fait d'un tiers, l'assureur pourra s'exonérer à l'égard de la victime. L'assureur peut également invoquer les moyens de défense que le transporteur dispose lorsque le dommage résulte d'une faute intentionnelle ou d'une faute inexcusable de l'assuré. Cependant, l'assureur ne peut se prévaloir des autres moyens de défense qu'il aurait pu invoquer lorsqu'une action avait été intentée par l'assuré contre lui selon l'article 5.10 du Protocole de 2002. En effet, par ce mécanisme, une fois de plus la victime a été protégée en évitant qu'elle ne se voie opposer les moyens de défense tels que le défaut de paiement des primes par l'assuré.

D/ Le naufrage du navire Costa Concordia : exemple d'un évènement couvert par les polices d'assurances dommages

Les polices d'assurances dommages, dénommées les polices « corps et machines », sont les contrats d'assurance dommage qui couvrent le navire, son moteur et ses aménagements intérieurs. Dans le cas du naufrage de Costa Concordia, cet accident dans la navigation du navire était couvert par les polices « corps et

machines ». Les assureurs corps ont pris en charge 480 millions de dollars, pour une valeur agréée assurance corps de 510 millions de dollars du navire. Dans la coassurance du navire, 28 co-assureurs sont intervenus, dont 10 de ces 28 assureurs supportaient 90% du risque.

Quant à l'assurance responsabilité concernant la responsabilité de l'armateur, elle était couverte par deux P&I Clubs, The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd et The Standard Club Ltd. Les P&I Clubs, c'est-à-dire les « Protection » et « Indemnity » Clubs, sont des mutuelles d'armateurs qui sont regroupées aujourd'hui au sein d'un groupe international de P&I Clubs et dont leur origine remonte au XVIIIe siècle. Concernant le naufrage Costa Concordia, les P&I Clubs et leurs réassureurs vont couvrir plusieurs types de dommages. Les dommages concernés sont les dommages corporels c'est-à-dire tout ce qui est relatif aux passagers et membres d'équipage décédés et blessés, les frais liés au pompage des soutes du navire afin d'éviter l'éventuelle pollution par hydrocarbures et le relèvement de l'épave qui va constituer la partie la plus importante en terme de coûts dans le cadre de l'assurance de cet évènement.

Dans cette assurance gérée par les P&I Clubs, il existait trois niveaux d'indemnisation. S'agissant du premier niveau, appelé la « *retention* », elle s'élevait à un montant de 8 millions de dollars et les deux P&I Clubs de Costa Concordia ont donc partagé cette somme et ont payé 4 millions de dollars chacun. Au deuxième niveau, c'est-à-dire après l'indemnisation des 8 millions de dollars et de la franchise du contrat d'assurance de l'armateur de 10 millions de dollars, les trois P&I Clubs du Groupe International ont payé jusqu'à 70 millions de dollars. Au-delà de cette somme, et donc au troisième niveau d'indemnisation, ce sont les réassureurs du Groupe International qui couvrent le risque avec une limite de réassurance qui monte jusqu'à 3 milliards de dollars. Concernant plus particulièrement l'indemnisation des victimes, que ce soit les passagers ou les membres d'équipage à bord, une somme estimée entre 200 et 250 millions de dollars peut être couverte par les P&I Clubs. Dans le cadre du Costa Concordia, les italiens de l'île de Giglio avaient tenté une action devant les tribunaux américains pour dommages économiques qui réclamaient 75 millions de dollars, mais qui s'est finalement déroulée en Italie, le juge américain s'étant déclaré incompétent en 2013 pour connaître de cette action.

S'agissant du coût de relèvement de l'épave du Costa Concordia, ce coût s'est élevé jusqu'à 917 millions de dollars et a été donc enregistré comme le relèvement le plus cher. Ce coût de relèvement avait atteint cette somme du fait de la taille importante du navire et du fait que le matériel de relèvement n'est pas adapté à ces opérations pour les navires qui sont de plus en plus grands. De plus, les autorités italiennes avaient exigé que le navire soit relevé sans qu'un découpage ne soit effectué, d'où la mise en place d'une technique particulière de relèvement qui a

engendré un énorme coût de relèvement. Le sinistre du Costa Concordia a donc dépassé la somme de 1,5 milliards de dollars et représente donc le double du sinistre de l'Exxon Valdez, le pétrolier qui s'était échoué en 1989 en Alaska en provoquant une marée noire par le déversement de 780 millions de dollars. Le naufrage du Costa Concordia a ainsi été archivé en tant que sinistre le plus cher dans le cadre de l'assurance maritime.²⁵

CHAPITRE II – L'influence du droit de la consommation sur la croisière maritime et les nouvelles obligations de l'organisateur de croisière

« Plutôt qu'un notable fortuné, le croisiériste apparaît désormais sous les traits d'un consommateur moyen ».²⁶ C'est en cela que le croisiériste considéré non plus comme un simple passager mais également comme un consommateur nécessite que lui soit accordée une protection renforcée (§2). La croisière maritime qui reste un transport maritime de passagers, est donc également une forme de tourisme à part entière qui est confrontée à l'application de deux lois au régime de responsabilité de l'organisateur de croisière (§1).

§1 - Loi du 18 juin 1966 et loi du 13 juillet 1992 : difficulté d'application de deux lois impératives organisant des régimes de responsabilité différents

La directive n°90/314/CEE du Conseil, adoptée le 13 juin 1990 et concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, a été transposée en France par la loi n°92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours. Cette loi est désormais codifiée dans le Code du tourisme suite à son abrogation par l'ordonnance n°2004-1391 du 20 décembre 2004 relative à la partie législative du Code du tourisme.

A / Le contrat de croisière maritime : contrat de voyage à forfait soumis aux règles protectrices du consommateur

1/ Nécessité de conciliation du droit maritime et du droit de la consommation

Tel qu'il a été affirmé par le Professeur C. Scapel, un système complexe s'est mis en place constitué par « un compromis entre le droit maritime, avec sa spécificité propre à transport de passagers, et le droit de la consommation s'appliquant désormais au tourisme »²⁷. Le régime actuel de la croisière maritime en droit interne français est donc un régime qui combine les dispositions maritimes de la loi du 18 juin 1966 et les dispositions consuméristes de la loi du 13 juillet 1992, codifiée aux

²⁵ P. Garo, *Le Costa Concordia : un coût "assurances" historique*, la revue maritime n°500, p.94-103.

²⁶ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010, p.877.

²⁷ C. Scapel, *Le droit positif de la croisière maritime en France*, DMF 2012 n°735

articles L.211-1 et L.211-2 du Code du tourisme. La loi du 13 juillet 1992 s'applique à l'organisateur de croisière maritime, à l'agent de voyages qui vend une croisière maritime à l'armateur et à l'armateur qui vend directement une croisière maritime qui se déroulera dans un de ses navires. La question a été posée de savoir si les dispositions maritimes de la loi du 18 juin 1966 ont été implicitement abrogées par la loi du 13 juillet 1992. Même si la doctrine prend partie dans ce sens, cette thèse n'est pas confirmée par la jurisprudence qui fait une distinction concernant l'application de ces textes à l'organisateur de croisière, transporteur, et à l'agent de voyages.

Dans un arrêt du 15 décembre 2011, une croisière touristique pour sept personnes à bord d'un paquebot de la société Costa Crociere a été vendue au demandeur par une agence de voyages. Or, le demandeur, et trois autres membres de sa famille ont été victimes d'une gastroentérite et ont imputé cette intoxication à l'ingestion de produits alimentaires fournis par l'organisateur de croisière, l'agent de voyage. La Cour de cassation a décidé que l'agence de voyages et l'organisateur de croisière étaient responsables de plein droit, dans la mesure où « *le contrat litigieux se réfère à la loi du 13 juillet 1992* ». La Cour de cassation a approuvé la Cour d'appel d'avoir retenu la responsabilité de l'agent de voyages faute d'avoir prouvé que la maladie a été contractée soit avant le départ soit à l'occasion d'une excursion non prévue au contrat. Cet arrêt n'apporte pas de clarté concernant l'incertitude qui existe quant aux dispositions applicables à la croisière maritime car en l'espèce, le contrat se réfère expressément aux dispositions de la loi du 13 juillet 1992.

En outre, dans un arrêt du 18 octobre 2005, concernant une prestation comprenant, une croisière fluviale et maritime, diverses excursions et l'hébergement, la Cour de cassation avait décidé que cette prestation constituait un forfait touristique au sens de la loi du 13 juillet 1992. La Cour a donc exclu l'application des dispositions de la loi du 18 juin 1966 qui régissent seulement l'organisation de croisières maritimes au profit des dispositions de la loi du 13 juillet 1992. Donc, « Pour la Cour de cassation, les dispositions de la loi de 1992 s'appliquent à une croisière maritime comprise dans un forfait touristique »²⁸. Cependant, lorsqu'il s'agit d'une croisière maritime seule, la Cour avait affirmé que « *lorsque la prestation est constituée par une seule croisière maritime avec départ et retour au même port, à l'exclusion de la fourniture d'autres prestations tels que le transport ou excursion, la croisière vendue ne peut s'analyser comme un forfait touristique au sens de la loi du 13 juillet 1992 ; l'obligation de l'organisateur de croisière à l'égard de sa cliente, passagère victime d'un accident, devait s'apprécier au regard des dispositions de la loi n°66-240 du 18 juin 1966 qui régissent l'organisation*

²⁸ M. Le Bihan Guénolé, *Action en responsabilité d'un croisiériste: responsabilité de plein droit de l'agence de voyage et de l'armateur*, DMF, 2012, n°735.

de croisières maritimes ». ²⁹ Selon M. Mourena, avec cet arrêt, « la Cour de cassation a apporté plus de clarté dans la confrontation existant depuis de nombreuses années entre les dispositions de la Loi du 13 juillet 1992, réglementant la responsabilité des agents et organisateurs de voyages et celle de la Loi du 18 juin 1966, particulière à la responsabilité du transporteur maritime. » ³⁰ Or, un problème se pose puisque les dispositions de la loi du 18 juin 1966 n'ont pas été reprises dans le Code des transports, et le Code du tourisme ne contient pas de dispositions relatives à la croisière maritime, sauf si l'on considère le champ d'application de l'article L.211-1 également la croisière maritime. C'est pour cela qu'il est plus approprié de dire qu'« Une substitution de la loi de 1992 à la loi de 1966 est préférable à la combinaison de ces lois...en raison de l'esprit unitaire du régime de la loi de 1992. » ³¹ Cependant, si désormais, la tendance est à la « consumérisation » du droit de la croisière maritime et que le Code du tourisme a vocation à régir l'ensemble des croisières maritimes, la jurisprudence doit le décider clairement.

2/ L'incidence de la qualification du contrat de voyage en un forfait touristique sur la norme applicable

La croisière maritime étant une forme de transport maritime de passagers complexe, le contrat de passage est accompagné d'un titre de croisière émis par l'organisateur de croisière, qui est une condition de validité du contrat, sanctionnée par la nullité relative du contrat. La croisière n'est pas simplement un contrat de passage, « c'est un ensemble indissociable de déplacement maritime, qui sert de pivot à la croisière maritime, et de services annexes à bord ou à terre, aux différentes escales programmées. Le titre de croisière est destiné à permettre au client d'avoir une vue exacte et complète de cet ensemble contractuel complexe ». ³²

Le Code du tourisme ne régit pas les contrats de transport. L'article L.211-3 exclut du champ d'application du régime de la vente de voyages et de séjours, la vente de prestations de transport aérien et terrestre. De plus, l'article L.211-16 ne s'applique pas à la vente de titres de transport aérien et d'autres titres de transport sur ligne régulière, n'entrant pas dans un forfait touristique. Ainsi, tel qu'il a été affirmé par la Cour d'Appel de Colmar dans un arrêt du 4 juin 2003 ³³, ne sont pas soumis au Code du tourisme les transports incluant une nuit passée à bord et des repas servis par le transporteur, ces prestations devant être considérées comme

²⁹ Cass. 1^{re} civ., 18 octobre 2005, Bull., I, n°376.

³⁰ M. Mourena, *L'organisateur de croisière et les lois de 1966 et 1992*, DMF, 2006, n°671.

³¹ D. Tandonnet-Gency, *Les tendances récentes de la jurisprudence relative à la responsabilité des agences de voyages et la loi du 13 juillet 1992*, Gazette du Palais, 2003, n°707.

³² A. Vialard, *Droit maritime*, PUF, collection droit fondamental, 1997, p.460

³³ CA Colmar, 3^e ch.civ., 4 juin 2003, n°98/06525 : JurisData n°2003-235259

accessoires au contrat de transport.³⁴ Le Code du tourisme régit donc toutes les prestations, y compris les prestations incluses dans un forfait touristique. Son article L.211-2 définit cette prestation comme la prestation :

- 1) Résultant de la combinaison préalable d'au moins deux opérations portant respectivement sur le transport, le logement ou d'autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement et représentant une part significative dans le forfait ;
- 2) Dépassant vingt-quatre heures ou incluant une nuitée ;
- 3) Vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris.

C'est donc l'ensemble des activités et non le but du voyage qui permet de qualifier le forfait touristique. Il appartient au juge de vérifier au cas par cas si la prestation fournie rentre dans la définition du forfait touristique ou si elle fait partie d'un simple voyage. On peut donc considérer que la croisière maritime semble entrer dans la définition du forfait touristique, puisque les croisières proposent différentes prestations touristiques, telles que les excursions, les prestations hôtelières et culturelles à bord, en plus de l'hébergement et du transport. La Cour de Justice de l'Union Européenne, dans une affaire *Pammer*, du 7 décembre 2010³⁵, avait été saisie de l'interprétation de l'article 15§3 du règlement (CE) n°44/2001 du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Cet article exclut du champ d'application de ce règlement les contrats de transport, « *autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement* ». Dans cette affaire, le Cour a jugé que le « *contrat ayant pour objet un voyage en cargo, comprenant une salle de sport, une piscine extérieure, un salon, l'accès à la vidéo et à la télévision de Trieste à destination de l'Extrême Orient constitue un contrat de transport qui, pour un prix forfaitaire, combine voyage et hébergement* », au sens de l'article 15 et qu'il devait donc être soumis aux règles spéciales édictées en faveur des consommateurs, c'est-à-dire au contrat de consommation, et non à celles régissant le contrat de transport.

En outre, dans un arrêt, *Navire Dreamward NDS Voyages c/Rosa*, du 18 octobre 2005 ³⁶, la Cour de cassation a jugé que le contrat par lequel une agence de voyages propose à ses clients une prestation comprenant le transport, avec le pré-acheminement et/ou le post-acheminement, une croisière fluviale et maritime, diverses excursions et l'hébergement constitue un forfait touristique au sens de l'article 2 de la loi du 13 juillet 1992. Donc dans cette affaire il a été jugé que la responsabilité de l'agence de voyages est soumise à la loi du 13 juillet 1992 (article

³⁴ S. Schweitzer et J-B. Charles, Fasc.1290 : *Croisière maritime.- Notion et régime juridique*, JurisClasseur, 23 avril 2013, p.5

³⁵ CJUE, 7 déc. 2010, aff. C-585/08, *Pammer* : Rec. CJUE 2010, I, p.12527.

³⁶ Cass. 1^{re} civ., 18 oct. 2005, *Navire Dreamward NDS Voyages c/Rosa*: JurisData n°2005-030307 ; DMF 2006, p.668.

L.211-2 du Code de tourisme) et non à la loi du 18 juin 1966 qui régit seulement l'organisation des croisières maritimes. Cependant, dans un arrêt de 7 mars 2006, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a jugé qu'une croisière ne s'accompagnant pas d'autres prestations telles que le transport ou des excursions, ne peut être qualifiée de forfait touristique au sens de l'article 2 de la loi du 13 juillet 1992 et sera donc soumise à la loi du 18 juin 1966.³⁷

Dans un arrêt récent du 9 avril 2015, la Cour de cassation a apporté de nouvelles précisions pour déterminer si une prestation était incluse ou non dans un forfait. En effet, en vertu de l'article L.211-17 du Code du tourisme, l'organisateur de voyages « est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution résultant du contrat ». Ainsi, dans le cadre d'un forfait touristique, seules les prestations incluses dans ce forfait peuvent engager la responsabilité de plein droit. En l'espèce un couple avait effectué un voyage en Egypte et a été victime d'un accident d'autocar au cours d'une excursion. La Cour d'appel a condamné solidairement l'organisateur de croisière et son assureur, au motif que l'organisateur avait prévu cette excursion dans le cadre du forfait et était donc tenue de garantir à ses clients la possibilité d'effectuer cette excursion. L'organisateur et son assureur se pourvoient en cassation et soutiennent que l'excursion pendant laquelle l'accident a eu lieu, ne faisait pas partie du forfait puisqu'elle était proposée à titre optionnel et a été facturée séparément, et que l'organisateur n'était donc pas responsable de plein droit. De plus, les défendeurs faisaient valoir qu'il appartenait au voyageur victime de l'accident de démontrer que la prestation à l'origine du dommage entrainé dans le forfait touristique. Selon la Cour de cassation, la prestation, dont les modalités et le prix sont contractuellement déterminés, qui participe de l'attrait d'un séjour et qui est exécutée par la même personne que pour toutes les activités du séjour est bien incluse dans le forfait touristique. En effet, ces éléments démontrent l'interdépendance entre l'excursion et le forfait touristique, et cette excursion engage donc bien la responsabilité de plein droit de l'organisateur de voyages.³⁸ Une affaire similaire s'était présentée devant la Cour de cassation le 15 janvier 2015, mais la Cour avait jugé que l'excursion ne faisait pas partie du forfait touristique, puisqu'elle avait un caractère facultatif, qu'elle n'était pas comprise dans la facture émise par l'agence de voyages, et qu'elle avait donné lieu à un paiement supplémentaire. Cela reflète donc bien le fait que les juges décident au cas par cas si une prestation fait partie d'un forfait touristique ou non afin de retenir la responsabilité de plein droit de l'organisateur de voyages.³⁹

B/ L'organisateur de croisière et l'agence de voyages : les professionnels du contrat de croisière

³⁷ CA Aix-en-Provence, 1^{re} ch. C, 7 mars 2006 : JurisData n°1997-020392 ; D.1997, inf. rap. p. 68

³⁸ Cass. 1^{re} civ., 9 avr. 2015, n° 14-15.377

³⁹ Cass. 1^{re} civ., 15 janv. 2015, n° 13-26.446

1/ L'agence de voyages et l'organisateur de croisières solidairement responsables de l'inexécution du contrat

« Le système juridique français a su réaliser, au fil des ans, une subtile alchimie entre le droit maritime classique, le droit civil et surtout le droit de la consommation, conduisant aujourd'hui à considérer, en définitive, le passager comme un cocontractant en position de faiblesse, un véritable consommateur à protéger face à la puissance redoutable des transporteurs. »⁴⁰ Il faut donc « protéger le passager, le touriste qui participe à ces voyages organisés sur la mer, particulièrement vulnérables. »⁴¹

La jurisprudence distingue l'agence de voyages qui vend la croisière et dont la responsabilité est soumise au code du tourisme, de l'organisateur de croisière qui pourrait se prévaloir des dispositions de la loi du 18 juin 1966. Aucune définition de l'organisateur de croisière n'est donnée par les textes. La jurisprudence considère qu'est organisateur de croisière tout professionnel offrant une prestation « constituée par une seule croisière maritime avec départ et retour au même port, à l'exclusion de la fourniture d'autres prestations tels que transport ou excursion », tel qu'il a été affirmé par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans son arrêt précité du 7 mars 2006. Dans un arrêt du 16 janvier 2013, la Cour de cassation a donné une définition plus précise : « un organisateur de croisière, au sens de la loi de 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 nécessaires 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 ». ⁴²

L'agence de voyages, définie à l'article L.211-1 du Code du tourisme, est l'intermédiaire entre le croisiériste et l'organisateur lors de la conclusion du contrat. En effet, le croisiériste dispose d'une action contractuelle contre l'agence de voyages et l'organisateur, auxquels il est lié par un double contrat. L'agence de voyages et l'organisateur sont solidairement responsables de l'inexécution du contrat.

Dans un arrêt de la Cour d'appel de Versailles du 30 octobre 2014, l'organisateur de croisière avait soulevé l'irrecevabilité des demandes du voyageur victime d'une chute sur un sol glissant à bord du navire, au motif que la victime n'avait pas d'action directe à son encontre dans la mesure où aucun contrat n'avait été conclu entre ce voyageur et l'organisateur de croisière et que le seul contrat qui existait avait été conclu entre le voyageur et l'agence de voyages. La Cour a statué sur

⁴⁰ M. Ndendé, Revue droit des transports, 2001, p.102.

⁴¹ M. Le Bihan Guénolé, « Action en responsabilité d'un croisiériste : responsabilité de plein droit de l'agence de voyage et de l'armateur », DMF, 2012, n°735.

⁴² Cass. Com., 16 janvier 2013, n°11-28.881 : JurisData n°2013-000520

cette demande en rappelant que quand bien même le régime de responsabilité insaturé par la loi du 13 juillet 1992 et qui pèse sur l'agence de voyages est plus favorable aux victimes que celui qui régit le transporteur et qui est instauré par la loi du 18 juin 1966, la victime n'est pas irrecevable à agir contre le transporteur de passagers au seul motif qu'elle peut agir contre l'agence de voyages. En effet, le transporteur est tenu d'assurer un certain nombre d'obligations à l'égard des passagers, que ces voyageurs ont acquis leur croisière auprès d'une agence de voyages ou directement auprès du transporteur.⁴³

2/ La responsabilité de l'agence de voyages

L'article L.211-16 du Code du tourisme rend l'agence de voyages qui vend ou qui organise un forfait touristique responsable de plein droit vis-à-vis du voyageur, aussi bien de son fait personnel que du fait d'autrui.

S'agissant de la responsabilité personnelle de l'agence de voyages, elle est responsable de plein droit lorsqu'elle propose directement aux clients des voyages qu'elle organise et pour lesquels elle s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à leur réalisation, tels que le logement, la nourriture, le transport et les divertissements.

Les obligations de l'agence de voyages sont prévues par les articles du Code du tourisme. Selon l'article L.211-15 du Code du tourisme, l'agence de voyages a l'obligation de prévoir des activités de remplacement dans le cas où les activités principales prévues initialement au contrat ne peuvent être effectuées. Le prix supplémentaire lié au remplacement des activités sont à la charge de l'agence de voyages, alors même que l'inexécution du contrat avait son origine dans un cas de force majeure.

Une obligation d'information pèse sur l'agence de voyages qui doit informer les voyageurs sur les éléments du forfait touristique. Elle doit, préalablement à la conclusion du contrat, informer le client sur le contenu des prestations proposées relatives au transport et au séjour, du prix et des modalités de paiement, des conditions d'annulation du contrat et des modalités de franchissement des frontières⁴⁴. La responsabilité de l'agence de voyages est engagée sur le fondement de l'article L.211-17 du Code du tourisme lorsqu'il n'exécute pas son obligation d'information. Par exemple, l'agence de voyages engage sa responsabilité à l'égard de ses clients qui ont manqué une correspondance aérienne en raison de formalités administratives trop longues et dont les bagages n'ont pas été transférés automatiquement, du fait que l'agence ne les a pas informés⁴⁵. Cependant l'agence de

⁴³ *CA Versailles, 3^e civ., 30 octobre 2014, n°13/00486*

⁴⁴ *Fasc.496-87, Responsabilité du fait personnel, Lamylène*

⁴⁵ *CA Chambéry, 4 janv. 2011, JCP G 2011, n° 15, 407*

voyages ne peut être tenue comme responsable de la non-information sur les conditions climatiques, puisque l'obligation d'information ne porte que sur les éléments essentiels du contrat, alors que les conditions climatiques ne peuvent être considérées comme des éléments essentiels du fait qu'elles ont un caractère aléatoire échappant à la maîtrise de l'agence de voyages.⁴⁶ Cependant, le non-respect de l'obligation d'information par l'agence de voyages n'entraîne pas la nullité du contrat.

S'agissant de la responsabilité de plein droit du fait d'autrui de l'agence de voyages, cette responsabilité est prévue par l'article L.211-16 du Code du tourisme et elle pèse sur l'agence de voyages même dans les cas où elle ne s'est pas engagée à fournir la prestation dont elle a confié l'exécution à un tiers. Cette responsabilité est objective puisque la seule survenance d'un dommage à un passager au cours du voyage permet d'engager la responsabilité pour autrui des agences de voyages. En outre, la responsabilité de l'agence est indépendante de celle de ses prestataires auxquels il a recours.⁴⁷ En effet, l'agence de voyages ne peut pas se prévaloir du fait que son prestataire n'a qu'une obligation de moyens et qu'il n'a commis aucune faute pour pouvoir s'exonérer de sa responsabilité, et la victime n'a pas à démontrer que le prestataire a commis une faute pour pouvoir engager la responsabilité de l'organisateur de croisière. L'agence de voyages est donc responsable de plein droit de la bonne exécution des obligations qui découlent du forfait touristique, à l'égard des voyageurs qui ont conclu ce contrat. C'est en cela que lorsqu'une intoxication alimentaire contractée par les passagers d'une croisière a été subie pendant la fourniture d'une prestation et non pas au cours de l'exécution du contrat de transport, c'est le régime de responsabilité de plein droit qui est applicable et l'agence de voyage doit répondre de tout prestataire auquel elle a eu recours dans le cadre de l'exécution du contrat.⁴⁸

Des cas d'exonération légale de l'agence de voyages sont cependant prévus par l'article L.211-16 du Code du tourisme. L'article L. 211-16, alinéa 2 du Code du tourisme dispose que l'agence de voyages peut « *s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat* ». Une promenade en calèche, pendant laquelle un voyageur a subi des dommages, ne permet pas d'engager la responsabilité de plein droit de l'agence de voyages puisqu'elle constitue une prestation autonome par rapport au forfait touristique.⁴⁹ Cependant, lorsque les prestataires de l'agence de voyages sont actifs dans la réalisation d'une

⁴⁶ CA Orléans, 20 juin 2011, JCP G 2011, n°40, 1036

⁴⁷ Cass. 1re civ., 17 nov. 2011, n° 10-23.905

⁴⁸ Cass. 1re civ., 15 déc. 2011, n° 10-10.585

⁴⁹ Cass. 1re civ., 11 juin 2009, n° 08-15.906

activité, cette activité ne peut pas s'analyser comme une prestation autonome même si elle n'est pas prévue dans le forfait touristique. L'agence de voyages peut s'exonérer de sa responsabilité de plein droit en cas de force majeure lorsque les trois conditions cumulatives d'extériorité, d'imprévisibilité et d'irrésistibilité sont réunies. La charge financière d'un événement de force majeure peut cependant appartenir à l'agence de voyages du fait qu'elle est tenue d'assurer des prestations de remplacement en cas d'inexécution des obligations essentielles du contrat.⁵⁰

Le fait du tiers n'exonère l'agence de voyages de sa responsabilité que si celui-ci établit le lien de causalité entre ce fait du tiers et le préjudice. Par exemple, dans un arrêt du 19 mars 2009, la Cour de cassation n'a pas exonéré l'agence de voyages de sa responsabilité de plein droit, puisque l'agence n'avait pas démontré que c'était l'absence de surveillance de la mère qui avait abouti au malaise de son enfant dans la piscine de l'hôtel où ils séjournaient durant leur voyage.⁵¹

Après avoir indemnisé la victime de son préjudice, l'agence de voyage peut tenter une action récursoire contre le prestataire de services qui a été à l'origine du dommage en n'ayant pas respecté ses obligations, lorsqu'elle peut démontrer la faute de ce prestataire. Dans le cadre de cette action récursoire qui est fondée sur le mécanisme de droit commun, la règle de non-cumul des responsabilités peut être appliquée, ou l'agence peut également voir sa faute mise en cause dans le cadre d'un partage des responsabilités avec le prestataire également fautif.

3/ L'organisateur armateur de croisière

Le transporteur maritime de passagers, appelé « l'armateur de croisière » dans le cadre de la croisière maritime par le Professeur P. Bonassies, est l'amateur exploitant un navire destiné au transport de passagers, affecté ou non à une ligne régulière, mais à une croisière maritime⁵². En effet, comme le transporteur, l'organisateur de croisière n'est pas nécessairement l'armateur. L'armateur peut avoir affrété le navire de croisière à un organisateur de voyages en concluant un contrat d'affrètement à temps ou au voyage. Ainsi, l'organisateur de croisière est responsable des opérations commerciales de la croisière. La vente de forfaits touristiques, la remise des billets de passage, l'allocation des cabines et les excursions à terre sont organisées par l'amateur mais pour le compte de l'organisateur.⁵³

Lorsque l'organisateur n'est pas l'armateur, la jurisprudence distingue bien la responsabilité de l'organisateur de celle des intermédiaires, agences de voyages. En

⁵⁰ Cass. 1re civ. 8 mars 2012, n° 11-10.225

⁵¹ Cass. 1re civ., 19 mars 2009, n°07-17.802

⁵² P. Bonassies, *La responsabilité de l'armateur de croisière* : Rev. Scapel 1998, p.84

⁵³ S.Schweitzer et J-B. Charles, Fasc. 1290 : *Croisière maritime.- Notion et régime juridique*, 23 avril 2013, p.10.

effet, l'organisateur se distingue de l'intermédiaire en ce qu'il est "producteur" de l'opération et donc, quand bien même il est soumis au Code du tourisme, il peut se prévaloir des dispositions relatives au transport de passagers. Au contraire, les intermédiaires, c'est-à-dire les agences de voyages, fournissent des prestations qu'ils ne produisent pas eux-mêmes et ne sont soumis qu'au Code du tourisme.

§2 - Une protection renforcée du passager de croisière maritime

Le croisiériste, c'est-à-dire le cocontractant de l'organisateur de croisière est un « passager », aux termes des articles 47 et suivants de la loi du 18 juin 1966. Le croisiériste est donc le passager transporté à bord d'un navire de croisière en vertu d'un contrat de passage. La question s'est posée de savoir si le croisiériste pouvait être considéré comme un consommateur.

A/ L'application des règles sur le contrat de consommation du règlement Rome I au croisiériste

Le règlement (CE) n°44/2001, sur la compétence juridictionnelle s'applique à la croisière alors que le passager en est exclu. En effet, le règlement Rome I du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, détermine la loi applicable au contrat de transport. En matière de transport de passagers, l'article 5.2 renvoie à la loi du pays de résidence habituelle du passager, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Ce règlement exclut de son champ d'application le contrat de transport et l'article 6 relatif contrat conclu par un consommateur n'est pas applicable au contrat de transport. Cependant, cet article 6 est applicable à un « *contrat portant sur un voyage à forfait au sens de la directive n° 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait* », qui est donc assimilé à un contrat de consommation. Ainsi, lorsque le transport maritime de passagers se présente sous la forme d'un forfait touristique ou lorsqu'il s'agit d'une croisière maritime, la loi applicable est déterminée par application de l'article 6 qui dispose qu'un contrat conclu par un consommateur pour un usage considéré comme étranger à son activité professionnelle, avec un professionnel, agissant dans l'exercice de son activité professionnelle, est régi par la loi du pays où le consommateur a sa résidence habituelle, à condition que le professionnel exerce son activité professionnelle dans le pays dans lequel le consommateur a sa résidence habituelle, ou par tout moyen, dirige cette activité vers ce pays ou vers plusieurs pays, dont celui-ci, et que le contrat rentre dans le cadre de cette activité.

De plus, une clause de loi applicable peut être insérée dans le contrat en vertu de l'article 5.2 du règlement Rome I, qui permet aux parties à un contrat de passagers de choisir la loi applicable au contrat sous réserve que cette loi soit la loi du pays dans lequel, le passager a sa résidence habituelle ; le transporteur a sa

résidence habituelle ; le transporteur a son lieu d'administration central ; le lieu de départ est situé ; le lieu de destination est situé. Cependant, l'article 6.2 sur les contrats de consommation apporte une restriction s'agissant des croisières. En effet, le choix de loi ne doit pas priver le croisiériste de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui aurait été applicable, en l'absence de choix de loi. L'application de la partie réservée à un contrat conclu par un consommateur à un croisiériste démontre donc bien que le croisiériste est considéré comme un consommateur.

B/ Le droit à l'information du croisiériste

Conformément à l'article L.211-8 du Code de tourisme, le vendeur ou l'organisateur de croisière doit informer l'acheteur, le croisiériste, par écrit et préalablement à la conclusion du contrat du contenu des prestations proposées relatives au transport et au séjour, du prix et des modalités de paiement, des conditions d'annulation du contrat ainsi que des conditions de franchissement des frontières. En outre, l'article 7 du règlement (CE) n°392/2009, qui prévoit l'application des obligations prévues par la directive n°90/314/CEE sur les voyages à forfait, dispose que le transporteur est tenu d'informer le passager de ses droits au moment de la conclusion du contrat.

1/ Mise en place d'un niveau élevé de protection des passagers par le règlement européen n°1177/2010

Cette obligation d'information est complétée par une autre forme d'obligation d'information qui intervient en cours de croisière et qui est prévue par le règlement (UE) n°1177/2010 du Conseil et du Parlement du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure, entré en vigueur le 18 décembre 2012, et qui a pour objet d'assurer une protection accrue des passagers comme dans les autres modes de transport. Quand bien même ce règlement s'applique aux croisières et les définit dans son article 3 comme « *un service de transport par mer ou par voie de navigation intérieure, exploité exclusivement à des fins de plaisance ou de loisirs, complété par un hébergement et d'autres prestations, consistant en plus de deux nuitées à bord* », certaines dispositions de ce règlement ne sont cependant pas applicables à la croisière. Les matières non applicables à la croisière sont l'obligation d'information des passagers sur des correspondances disponibles lorsque la correspondance a été manquée en raison d'une annulation ou d'un retard (article 16§2), l'obligation de réacheminement et de remboursement en cas de départs annulés ou retardés (article 18), l'indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée à la destination finale (article 19).

Avec ce règlement, les organisateurs sont soumis à une obligation générale d'information tout au long de la croisière. L'article 22 et l'article 23 prévoient respectivement que l'opérateur, c'est-à-dire le transporteur, l'exploitant de terminaux et l'organisateur de croisière, doit informer les passagers sur les voyages et sur les droits des passagers. En outre, les informations fournies doivent être « *adéquates dans des formats accessibles à tous, et les passagers doivent être informés dans les mêmes langues que celles dans lesquelles les informations sont généralement fournies à l'ensemble des passagers* », selon l'article 22. Les personnes handicapées et à mobilité réduite font l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la fourniture des informations.

Les agences de voyages doivent également respecter cette obligation d'information, conformément à l'article 3 du règlement (CE) n°1177/2010 et les articles L.211-9 à L.211-11 du Code de tourisme. Selon une jurisprudence constante, l'information doit être précise et détaillée. Ainsi, la Cour de cassation dans un arrêt Société Lusitania c/M.X du 12 avril 2005, a sanctionné une agence de voyage qui avait fourni une obligation globale et impersonnelle⁵⁴. Cependant, ce manquement par l'agence de voyage à son obligation d'information n'entraîne pas la nullité du contrat.

En outre, dans le cadre de ce règlement, sont prévues une assistance et une prise en charge des passagers en cas d'annulation ou de retard. Selon l'article 16, l'organisateur de croisière doit informer les passagers de l'annulation ou du départ retardé d'une croisière, au plus tard trente minutes après l'heure prévue de départ, ainsi que de l'heure estimée de départ et de l'heure estimée d'arrivée. Et selon l'article 17, en cas de départs annulés ou retardés, l'organisateur de croisière doit mettre en place une assistance et une prise en charge des passagers. Des collations, repas ou rafraîchissements sont offerts gratuitement aux passagers dont le départ est retardé de plus de 90 minutes ou annulé. De plus, si un séjour d'une nuit s'impose, les passagers se verront offrir un hébergement gratuit à bord du navire ou à terre et un transport entre le lieu d'hébergement et le lieu de départ. Cependant, le passager informé de l'annulation ou du retard avant l'achat du billet ou qui par sa faute a causé ce retard ou annulation, se voit exempté de cette assistance ou prise en charge par l'organisateur de croisière.

2/ Mise en place d'une protection particulière des passagers handicapés et des passagers à mobilité réduite (PHMR)

Avec le règlement européen, en plus de l'information spécifique, toute discrimination est interdite et une assistance des passagers handicapés ou à mobilité réduite a été mise en place. En effet le principe de non-discrimination fait référence à

⁵⁴ Cass. 1^{re} civ., 12 avril 2005, Sté Lusitania c/M.X : Gaz. Pal. 2006, 1, jurisprudence p.1166

l'interdiction de refuser d'accepter une réservation, de délivrer ou de fournir un billet ou de refuser l'embarquement des passagers handicapés ou à mobilité réduite. En outre, les organisateurs de croisières et agents de voyages doivent s'assurer que toutes les informations relatives à l'accessibilité des croisières soient mises à disposition des passagers handicapés ou à mobilité réduite de façon appropriée et accessible. Cependant, lorsque la conception du navire remet en cause la sécurité des opérations d'embarquement, de transport ou de débarquement des passagers handicapés ou à mobilité réduite, le règlement admet le refus d'accepter une réservation, de fournir un billet ou d'embarquer ces passagers.

Une assistance particulière de ces passagers dans les ports et à bord des navires ainsi qu'aux personnes les accompagnants est assurée par le règlement européen, qui doit être une assistance gratuite et adaptée aux besoins particuliers des passagers handicapés ou à mobilité réduite. Pour que cette assistance soit mise en place dans les meilleures conditions, le transporteur doit être notifié au moins quarante-huit heures à l'avance de ce besoin d'assistance de la personne, selon l'article 11. C'est la personne concernée par l'assistance particulière qui doit notifier lors de la réservation de son besoin d'assistance. Mais quand bien-même cette notification n'est pas intervenue au moment de la réservation, une assistance particulière doit être fournie à la personne handicapée ou à mobilité réduite, afin que son embarquement, son voyage à bord et son débarquement du navire se réalise dans les meilleures conditions.

PARTIE II - UNE NECESSITE D'HARMONISATION DES REGLES APPLICABLES A LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR DE CROISIERE

CHAPITRE I - Un régime de responsabilité différencié selon le caractère interne ou international de la norme applicable

Lorsqu'il s'agit d'étudier le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers, il faut identifier la norme applicable à cette responsabilité qui peut être soit une convention internationale, soit des textes de droit dérivé européen, soit des textes de droit interne. Ce régime de responsabilité qui est un régime de responsabilité dualiste déterminé en fonction de l'évènement générateur du préjudice en cas de dommages corporels ou de mort (§2), est donc marqué par une multiplicité de normes applicables à cette responsabilité (§1).

§1 - Multiplicité de normes applicables à la responsabilité de l'organisateur de croisière

Jusqu'à la Convention d'Athènes rendue applicable en France, en international, il y avait une absence de règles applicables en droit interne français devant les juges français.⁵⁵ Cette absence de textes applicables a été rendue d'autant plus compliqué par l'absence de précision concernant les dispositions qui doivent être appliquées à la croisière maritime à l'intérieur même du droit interne français. En effet, la jurisprudence française a mis du temps à trancher la question de savoir quel est le texte qui devrait être appliqué à la croisière maritime. Cette complexité se traduisait par le choix d'application entre les dispositions particulières à la croisière insérées dans la loi du 18 juin 1966 mais qui ont été abrogées par leur codification, et les dispositions du Code du tourisme applicables à la croisière maritime en tant qu'elle constitue un forfait. Un cadre juridique plus cohérent a été rendu possible par l'adoption du règlement n°392/2009 du 23 avril 2009, qui a rendu applicable en France la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, ainsi que son Protocole de 2002, textes qui s'appliquent à tout transport international ainsi qu'aux transports internes lorsque certaines conditions sont remplies.

A la différence du contrat d'affrètement qui est régi par le principe de la liberté contractuelle, des règles impératives s'imposent aux passagers dans le contrat de transport de passagers. En matière de transport maritime de passagers, il s'agit d'étudier le droit international avec les conventions internationales, le droit communautaire et le droit interne. On assiste donc à une variété de sources du droit applicable au transport maritime de passagers et donc de conflits de sources.

A/ Droit interne : loi du 18 juin 1966 et loi du 13 juillet 1992

1/ La question de l'abrogation des dispositions de la loi du 18 juin 1966

La matière de transport maritime de passagers est encadrée en droit français par la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et son décret d'application du 31 décembre 1966. Cependant, les articles de la loi du 18 juin 1966 ont été abrogés par l'Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 portant création du Code des Transports. Les dispositions réglementaires issues du décret du 31 décembre 1966 n'ont pas été abrogées et demeurent en vigueur. L'Ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du Code des transports et de la sécurité maritimes a limité le champ d'application du Code des transports s'agissant du transport de passagers par mer en créant un article L.5420-1 : « *Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux transports régis par le règlement (CE) n°392/2009 du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.* » Cette Ordonnance a en effet été prise pour mettre en conformité le droit

⁵⁵ V. Renard, *Croisières*, Bulletin des Transports et de La Logistique – 2012, n°3437.

interne avec le règlement (CE) n°392/2009 précité. Cette mise en conformité concerne l'obligation d'assurance du transporteur (article L. 5123-2-II du code des transports) et la sanction applicable en cas de manquement à cette obligation (article L. 5123-6-1 du code des transports). Le règlement s'appliquant aux transports nationaux à bord de navires des classes A et B, l'article L. 5420-1 du code des transports énonce que le chapitre de ce code relatif au transport de personnes ne s'applique pas aux transports régis par le règlement (CE) n°392/2009, afin de circonscrire son application aux navires de classe C et D. Ce cadre juridique se caractérise par la coexistence de deux régimes de responsabilité, un pour les navires de classe A et B régi par le règlement européen et un autre pour les navires de classe C et D régi par le code des transports. Cette situation est discutable du point de vue des intérêts des passagers et de la simplicité juridique.

C'est la loi du 18 juin 1966, par ses articles 47 à 49 relatifs au titre de croisière et à la responsabilité de l'organisateur de croisière, qui régit la croisière en droit interne français. L'Ordonnance du 28 octobre 2010 qui a abrogé cette loi, a également supprimé toute référence à la croisière maritime dans le Code des transports. Cependant, quand bien même les articles 47 à 49 n'ont pas été repris dans le Code des transports, ils n'ont pas été abrogés et sont en vigueur aujourd'hui. Lorsqu'un dommage survient en cours de croisière et résulte de l'exécution du transport maritime, l'article 49 de la loi du 18 juin 1966 renvoie au Code des transports. En effet, cet article 49 renvoie aux articles 37 à 44 sur le transport de passagers et de leurs bagages, qui sont désormais codifiés aux articles L.5421-3 à L.5421-10 du Code des transports et régissent la responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages aux passagers et de dommages ou de pertes des bagages de cabine. La conclusion du contrat de croisière reste soumise pour l'essentiel aux dispositions nationales composées donc de la loi du 18 juin 1966, de son décret d'application du 31 décembre 1966, de la loi du 13 juillet 1992 et du Code du tourisme.

La loi du 18 juin 1966 impose des règles impératives de rédaction et de forme. Le contrat de croisière maritime est un contrat solennel qui se matérialise par l'émission d'un titre de croisière. Selon l'article 47, « *les organisateurs de croisière maritime doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière* ». Les articles 77 et 78 du décret du 31 décembre 1966 prévoient que ce titre de croisière comprend deux autres documents que sont le billet de croisière et le carnet de croisière. Ce billet de croisière doit comprendre des mentions obligatoires telles que le nom et le type de navire, les noms et adresse du passager ou de son représentant, la classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris, les ports de départ et de destination, les dates prévues de départ et d'arrivée, les escales prévues, les services accessoires promis au passager. L'article 79 du décret prévoit également

que des coupons de croisière « *correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre* » doivent être fournis au croisiériste. Le non délivrance du titre de croisière est sanctionné par une nullité relative, donc « *seul le passager peut faire valoir cette nullité* » selon l'article 47 de la loi du 18 juin 1966.

Les articles L.211-7 du Code du tourisme régissent également le contrat de croisière. S'agissant de la conclusion du contrat de croisière maritime, ce contrat reste entièrement soumis à la loi du 18 juin 1966 et au Code du tourisme et à la différence des règles applicables en matière de responsabilité, il n'est pas question de distinguer les prestations relevant du contrat de transport de celles liées aux activités touristiques.

2/ L'application concurrente des dispositions de la loi du 18 juin 1966 et de celles de la loi du 13 juillet 1992

C'est avec cette codification récente des dispositions de la loi du 18 juin 1966 dans le Code des transports qu'il a été mis fin à une difficulté existante dans le droit interne français, liée au fait que la croisière maritime faisait l'objet de dispositions concurrentes dans la loi du 18 juin 1966 et dans la loi du 13 juillet 1992. En effet dans le régime de responsabilité de la loi du 13 juillet 1992 concernant l'agent de voyages, celui-ci est responsable de plein droit, alors que le régime de responsabilité dans la loi du 18 juin 1966 est moins sévère à l'égard du transporteur. D'après la jurisprudence, on remarque que le régime lié au forfait touristique prévaut sur le régime de la loi du 18 juin 1966, lorsque conformément à l'article L.211-2 du Code du tourisme, la prestation qui a été vendue comporte au moins deux opérations : la croisière maritime et une autre prestation telle que le transport jusqu'au lieu d'embarquement, des excursions ou des services d'hôtellerie à terre, ou encore une poursuite de la croisière sur un mode autre que maritime.⁵⁶ Au contraire, si la prestation vendue comprend uniquement la croisière maritime sans aucune prestation supplémentaire à terre par exemple, il s'agit alors d'une croisière maritime régie par la loi du 18 juin 1966. L'exemple en a été donné dans un arrêt du 7 mars 2006 de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans lequel il s'agissait d'une croisière avec départ et retour à Marseille, d'une durée de sept jours à bord d'un paquebot pour deux personnes en pension complète, la Cour a relevé qu'il ne résultait d'aucune des pièces produites que l'agence de voyages ait fourni d'autres prestations ou des excursions que le transport.⁵⁷ Cette question a été parfaitement illustrée dans un arrêt de la première chambre civile qui applique la loi du 13 juillet 1992 à l'action en réparation de voyageurs qui ont été victimes d'une intoxication alimentaire au cours d'une croisière maritime, en écartant l'application de la loi du 18 juin 1966.

⁵⁶ Civ. 1^{re}., 8 juin 2004, *Société Voyages et Pèlerinages de Notre-Dame du Salut*, n° 01-13.40.

⁵⁷ CA Aix-en-Provence, 7 mars 2006, *SARL Eurocroisières c/ Mme V. et autres*, *JurisData* n° 2006-30095.

De plus, tel que le Code des transports le dispose lui-même, le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers échappe, pour l'essentiel, à ses dispositions qui ont un domaine d'application très limité, conformément à son article L.5241-1. En effet, ces dispositions ne s'appliquent que lorsque la matière n'est pas régie par le règlement européen n°392/2009 du 23 avril 2009, qui renvoie à la Convention d'Athènes de 1974, telle que modifiée par le Protocole de 2002. Ainsi, la quasi-totalité des passagers qui voyagent sur des navires français, et la question de la responsabilité du transporteur maritime de passagers sont désormais régis par ces dispositions internationales.

B/ Droit international : Convention d'Athènes de 1974

Le transport de passagers par voie maritime a fait l'objet de plusieurs conventions : la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages du 13 décembre 1974 et les trois Protocoles modificatifs de cette Convention de 1974 (Protocole de Londres du 19 novembre 1976, le Protocole de Londres du 29 mars 1990 et le Protocole d'Athènes du 1^{er} novembre 2002).

La France n'a pas adhéré à la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, qui n'est pas entrée en vigueur, en raison du nombre insuffisant d'adhésions. Au contraire, la Convention du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers été rendue applicable en France, avant d'être dénoncée le 3 décembre 1975. Elle ne concerne que les transports internationaux, c'est-à-dire qu'elle est applicable aux navires battant pavillon d'un des Etats contractants, ou aux navires dont le port de départ ou le port d'arrivée se trouve dans un des Etats contractants. En effet, il ya transport international lorsque le port de départ ou le port d'arrivée sont situés dans deux Etats différents, ou lorsque ces deux ports se situent dans le même Etat, mais que le navire fait une escale dans un autre Etat. La Convention d'Athènes, signée le 13 décembre 1974, complétée par un protocole signé à Londres le 19 novembre 1976 et modifiée par le Protocole d'Athènes du 1^{er} novembre 2002, vise le transport de passagers et le transport de leurs bagages. En effet, cette convention de 1974 avant sa modification de 2002, avait déjà été mise à l'ordre du jour de la 5e Journée Ripert en juin 1998⁵⁸ et le débat portait sur les propositions de révision du texte et les interventions qui avaient été

⁵⁸ A. Vialard et Ph. Godin, *Vers une révision de la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer*, DMF 1988, n°584.

faites.⁵⁹ Les interventions du Président Vialard et du Maître P. Godin avaient conduit à affirmer qu'une « nouvelle convention basée sur un régime de responsabilité objectif du transporteur en cas de mort ou de blessure d'un passager, combinée à une assurance obligatoire, aurait plus de succès et conduirait à une plus grande unification internationale en la matière. »⁶⁰

La Convention d'Athènes donne une définition de son domaine d'application dans son article 2§1 et elle est donc applicable lorsque :

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

Le Protocole adopté en 2002 modifie la Convention d'Athènes initiale de 1974, entrée en vigueur en 1987, à laquelle la France n'est pas partie. Son article 15 dispose que « *la Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument* ». La Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages correspond donc au texte consolidé de la Convention d'Athènes tel que modifié par le Protocole. La Convention vise à unifier les règles nationales applicables en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident et de réparation des dommages subis par les passagers. Le fait de faciliter aux victimes l'indemnisation de leurs préjudices est l'objectif principal de la Convention initiale et des modifications qui lui ont été apportées. Il s'exprime dans le Protocole de 2002 par la mise en place d'un régime de responsabilité sans faute du transporteur, la fixation de limites élevées de responsabilité, l'obligation pour le transporteur de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité, la possibilité pour une victime de demander directement réparation auprès de l'assureur.

Il convient donc d'examiner le champ d'application de cette convention internationale. S'agissant du champ d'application matériel, l'article 2§1 vise « *tout transport international* », et l'article premier de la convention définit ce terme comme « *tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situé dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat* ». Ainsi, selon cette définition, un voyage au départ et à destination d'un même Etat, comportant des escales dans d'autres Etats, est un transport

⁵⁹ G. Thomas-Ciora, *Le transport de passagers par voie maritime*, DMF, 2006, n°676, p.1.

⁶⁰ W.Muller, *Faut-il réviser la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer ?*, DMF 1999, n°589.

international au sens de ce texte. De plus, la convention définit en son article 1§2 le « contrat de transport » comme un « *contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages* ». La question de l'application de cette convention à un contrat de croisière qui comporte à côté du simple déplacement maritime, d'autres prestations telles que l'hébergement, la restauration, l'animation, peut se poser. Partant de la formulation large qui a été adoptée par la convention, on peut déduire que la convention englobe tous types de contrats à condition que soit inclus dans celui-ci le déplacement de passagers par voie maritime indépendamment de la prise en compte de l'offre d'autres services. Malgré le silence du texte à ce sujet, la tendance de la doctrine consiste à considérer que la convention couvre la question de la responsabilité du transporteur de passagers lorsque le dommage a eu lieu en cours de transport maritime et y compris donc lorsque l'évènement est survenu au cours d'une croisière maritime.⁶¹

C/ Les règlements communautaires et l'amélioration de l'indemnisation des passagers victimes d'accidents maritimes

Dans le but de pallier l'insuffisance de protection des passagers, l'institut de droit international des transports a présenté deux règlements européens qui sont entrés en vigueur fin 2012. Le règlement n°177/2010 du 24 novembre 2010, entré en vigueur le 18 décembre 2012, a été calqué sur le règlement n°261/2004 du 11 février 2004 en matière de transport aérien. Ce règlement concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure, institue une avancée dans la protection des passagers maritimes, en instituant des garanties en cas de retard des navires, des droits des passagers à l'information avant et après le voyage, et une protection spécifique des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Et il n'y a aucun doute quant à l'application de ce règlement aux croisières maritimes, puisqu'il vise expressément la croisière maritime et s'applique à tout navire qui transporte plus de 12 passagers.

Tel qu'il est affirmé dans le considérant premier du règlement du 23 avril 2009, «*Dans le cadre de la politique commune des transports, il est nécessaire d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité des transports maritimes. Ces mesures devraient comprendre des règles de responsabilité concernant les dommages causés aux passagers, puisqu'il est important d'assurer un niveau d'indemnisation approprié aux passagers victimes d'accidents en mer*». Ainsi, s'agissant plus précisément de la question du régime de responsabilité du transporteur maritime, le Règlement (CE) n°392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des

⁶¹ Cécile Legros, *A propos de l'affaire du Costa Concordia : les méandres des sources applicables à la responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers par voie maritime*, Revue critique DIP 2013.395.

transporteurs de passagers en cas d'accident, entrée en vigueur le 29 mai 2009, établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer calqué sur la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974, telle que modifiée par le Protocole d'Athènes du 1^{er} novembre 2002. L'objectif du Règlement est d'avoir la même nature de responsabilité dans les transports internationaux et nationaux de passagers dans la Communauté. Ce règlement vise donc à instaurer un régime européen uniforme de responsabilité et d'assurance pour le transport de passagers par mer afin d'améliorer l'indemnisation de passagères victimes de dommages et d'accroître la sécurité des transports maritimes. Le champ d'application matériel du règlement est le même que celui de la convention.

S'agissant de son champ d'application spatial, aux termes de son article 2, le « *Règlement s'applique à tout transport international au sens de l'article 1^{er} point 9, de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul Etat membre à bord de navires de classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE* », lorsque :

- a) le navire bat pavillon d'un Etat membre ou est immatriculé dans celui-ci ;
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat membre ; ou ;
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat membre.

La question se pose de l'articulation de la Convention d'Athènes de 2002 avec le règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident. Le règlement du 23 avril 2009 est en vigueur depuis le 31 décembre 2012 et il incorpore dans le droit de l'Union Européenne la Convention d'Athènes. Il étend les dispositions de la convention au cabotage maritime national à bord de navires des classes A et B au sens de la directive 98/18/CE du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. Il introduit plusieurs dispositions favorables aux passagers non prévues par la Convention d'Athènes, relatives à l'indemnisation en cas de perte ou dommages occasionnés à des équipements de mobilité utilisés par des passagers à mobilité réduite, au versement d'avances, ainsi qu'à l'information des passagers sur leurs droits. Ce règlement qui a mis en place le cadre juridique établissant le droit des passagers a été complété par l'adoption du règlement (UE) n°1177/2010 du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure.

D/ L'articulation des dispositions internationales et du Code des transports

Tel qu'il a été vu précédemment, la quasi-totalité des transports maritimes de passagers sont désormais régis par le règlement européen du 23 avril 2009 qui renvoie à la Convention d'Athènes, telle que modifiée par le Protocole de 2002, et

non par les dispositions du Code des transports. En effet, en raison du principe de primauté du droit européen sur le droit interne des Etats membres de l'Union Européenne, les dispositions du Code des transports ne trouvent à s'appliquer que très rarement.

Malgré l'application rare des dispositions du Code des transports, le contenu de la convention internationale est presque identique à celui du droit français, concernant la responsabilité du transporteur maritime de passagers. Si l'on fait un récapitulatif des règles qui sont applicables aujourd'hui à la responsabilité du transporteur, on remarque que la convention internationale reprend la distinction classique opérée en droit interne entre les dommages causés par accident collectif, un sinistre majeur (naufnage, explosion, incendie), dans lequel le transporteur engage sa responsabilité pour faute présumée à moins qu'il ne démontre un cas de force majeure, et les dommages résultant d'un accident individuel, dans lequel le transporteur engage sa responsabilité pour faute prouvée et qui implique donc que la preuve de sa faute ou de celle de ses préposés soit rapportée par la victime. Dans ces deux cas, la responsabilité du transporteur est limitée à 400 000 unités de compte et celui-ci perd son droit d'invoquer la limitation de réparation en cas de faute intentionnelle ou téméraire. Cependant, sur ce point précis, il existe une divergence entre l'article 13 de la Convention d'Athènes et l'article L.5421-5 du Code des transports. En effet, selon l'article L.5421-5, *« ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. »* Ainsi, dans le cadre du Code des transports, le transporteur est déchu de son droit à la limitation, en cas de faute téméraire commise par lui-même ou par son préposé. La Convention d'Athènes quant à elle, fait référence à *« l'acte ou omission que le transporteur a commis »* et n'apporte donc pas de clarification sur la question de savoir s'il s'agit de l'acte ou omission téméraire du seul transporteur ou aussi de celui de son préposé. Selon notre opinion, par *« acte ou omission que le transporteur a commis »*, il faut entendre la faute personnelle commise par le transporteur, en suivant les dispositions des autres conventions internationales telles l'article 4 de la Convention de 1976 qui fait référence au fait ou omission personnels de l'armateur.

§2 - Un régime de responsabilité dualiste déterminé en fonction de l'évènement générateur du préjudice en cas de dommages corporels ou de mort

Le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers est présenté comme un régime de responsabilité dualiste partagé entre une responsabilité pour faute prouvée, lorsque le passager maritime subi un accident individuel d'une part, et une responsabilité pour faute présumée dans le cas où le

passager maritime subi un accident du fait d'un sinistre majeur d'autre part. Ce partage du régime de responsabilité qui n'existe pas en droit de la responsabilité civile, se justifie par l'autonomie de mouvement dont jouit le passager à bord du navire. Ainsi, en cas d'accident individuel subi par le passager, cette autonomie de mouvement permet de présumer qu'il est à l'origine de l'accident dont il est la victime, et il doit donc prouver la faute du transporteur pour obtenir une indemnisation. A l'inverse, lorsque le passager est victime d'un accident dont il n'est pas le seul à subir les conséquences, la charge de la preuve est renversé. Donc la Convention d'Athènes et le règlement (CE) n°392/2009 mettent en place un régime de responsabilité différent selon que les dommages corporels résultent d'un accident collectif ou qu'ils ne sont pas causés par un accident collectif mais par un accident individuel. La loi française du 18 juin 2006 connaît également la distinction opérée dans la législation internationale entre la responsabilité pour faute prouvée et la responsabilité pour faute présumée selon que le dommage a été causé par un accident collectif ou individuel.

A/ Un régime de responsabilité applicable à tout accident survenu pendant le transport maritime en droit international

Ce régime de responsabilité dualiste prévu par la Convention d'Athènes concerne tous les dommages qui peuvent survenir pendant le transport maritime, contrairement à ce qui est prévu par l'article 48 de la loi du 18 juin 1966 distinguant les dommages résultant ou non de l'exécution du contrat de transport maritime. Aux termes de l'article 1^{er} alinéa 8 de la Convention d'Athènes, le « *transport* » est « *en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire.* » De plus, l'article 3 ajoute que « *la responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'évènement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.* »

Ce principe est affirmé par l'article 14 de la Convention d'Athènes selon lequel « *aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de pertes ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente convention* ». Autrement dit, lorsqu'un accident survient à bord du navire, y compris

la mauvaise exécution des prestations hôtelières fournies à bord, la Convention d'Athènes s'applique exclusivement dans cette situation.

B/ Une responsabilité pour faute présumée en cas d'accident collectif

1/ La notion d'accident collectif en droit international

Lorsque des catastrophes maritimes touchent un nombre important de passagers à bord, mettre à la charge des victimes de ces accidents collectifs la preuve d'une faute, reviendrait à rendre plus compliqué toute chance de réparation de leur dommage. Donc, contrairement aux transporteurs de marchandises qui se libèrent plus facilement de leur responsabilité lorsque des événements de ce type se produisent, le transporteur de passagers se libèrera difficilement de sa responsabilité.

Par accident collectif on entend un « événement maritime » qui est défini par l'article 3.5 de la Convention d'Athènes comme « *le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement d'un navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire.* »

L'article 6 du règlement (CE) n°392/2009 prévoit que le transporteur devra verser une avance lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. Cette avance doit être proportionnelle aux dommages subis, elle ne peut être inférieure à 21 000 euros en cas de décès et ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité. Elle est remboursable lorsque les lésions corporelles ou la mort résultent de la faute du passager.

Concernant la notion de faute du passager, selon l'article 6 de la Convention d'Athènes, « *si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisit peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.* » Plusieurs exemples de faute de passager sont fournis par la jurisprudence. Le passager qui ne se soumet pas aux contrôles du transporteur commet une faute exonérant le transporteur de sa responsabilité, tel qu'il a été affirmé par un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 15 novembre 2012⁶². Une touriste qui s'est approchée à l'extrême bord du pont et a mis son pied dans le vide, a manqué

⁶² CA Paris, pôle 5, ch.5, 15 nov.2012, n°11/01742 : JurisData n°2012-027224

de vigilance, de prudence et d'attention a commis une faute qui est l'origine exclusive du dommage, selon l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 20 mars 2013⁶³.

2/ La notion d'accident collectif en droit interne

a/ Conception élargie de la notion d'accident collectif

La loi du 18 juin 1966 a même un champ d'application plus large concernant les accidents collectifs, puisque dans son article 38, elle fait référence à la notion de « *sinistre majeur* » qui élargit donc l'énumération limitative des cas d'accidents collectifs des conventions internationales, tel qu'il a été précédemment étudié. Il existe des interprétations doctrinales différentes sur la notion de sinistre majeur. En effet, selon le Professeur P. Bonassies, un sinistre majeur est un sinistre qui affecte la sécurité du navire dans son entier ou qui est susceptible de l'affecter. C'est un événement qui touche la totalité du navire et par conséquent cause des dommages ou qui est susceptible de causer des dommages à un nombre important de passagers à bord du navire. Selon J-C. Soyer, la notion de sinistre majeur n'induit pas l'idée de l'ampleur du sinistre, mais signifie plutôt un sinistre qui touche plus d'un passager et que cet accident n'ait pas été causé par la faute ou les prédispositions de la victime. Le Doyen Rodière quant à lui, fait référence à la gravité de l'accident qui aura comme conséquence inévitable des préjudices portés à plusieurs passagers.

La jurisprudence française s'est penchée en faveur de la conception du sinistre majeur qui touche un grand nombre de passagers. Dans un jugement du Tribunal d'instance de Marseille du 26 juin 1995, le tribunal a énoncé que « *le sinistre majeur dont la notion doit être définie à la lumière de l'énumération de l'article 38 (...) s'entend d'un accident intéressant tout le navire et d'une importance telle qu'il entraîne pour tous ses passagers un péril grave de nature à porter atteinte à leur intégrité physique en raison des avaries occasionnées à sa structure ou de l'impossibilité durable de reprendre des conditions normales de navigation* ». En l'espèce, le tribunal n'a pas retenu la qualification de sinistre majeur, puisque l'accident occasionnant de blessures à la plaignante s'était produite entre le moment de la coupure des moteurs qui avait entraîné la chute de l'ensemble des passagers et leur remise en état de marche rapide. Cette coupure des machines n'avait donc pas occasionné des avaries à la structure du navire qui l'avait durablement empêché de reprendre les conditions normales de sa navigation. La qualification de sinistre majeur n'étant pas retenue, la faute du transporteur maritime de passagers avait été retenue.

Dans une autre décision du 17 juillet 1997, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a également rejeté la qualification de sinistre majeur et a rappelé les thèses de la doctrine qui oppose « les sinistres collectifs qui menacent toute l'expédition

⁶³ CA Aix-en-Provence, 10^e ch., 20 mars 2013, n°11/07525

maritime, tous les intérêts engagés, le navire, les hommes, les marchandises, et l'accident individuel qui peut être causé par l'imprudence du passager ». Donc le caractère collectif d'un accident ne se déduit pas du fait que l'accident a aussi causé des dommages à un autre passager.

b/ Effets du régime de responsabilité pour faute présumée du transporteur

Tel qu'il a été étudié précédemment, en cas de sinistre majeur, le transporteur maritime de passagers engage sa responsabilité pour faute présumée, qui est une présomption simple et qui peut donc être renversée par le transporteur en rapportant la preuve « *que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés* », selon les termes de l'article L.5421-4 du Code des transports. Cependant, le demandeur qui souhaite pouvoir bénéficier de ce régime de responsabilité pour faute présumée qui lui est favorable, doit apporter un certain nombre d'éléments de preuve. En effet, il doit prouver que l'accident est survenu au moment de l'exécution du contrat de transport, que les dommages corporels existent bien et le lien de causalité entre le dommage et le sinistre majeur. Lorsque ces trois éléments sont réunis, la faute du transporteur sera présumée.

3/ Cas de force majeure et diligence du transporteur comme preuve exonératoire de responsabilité

En droit interne et international, conformément aux articles L.5421-4 du Code des transports, l'article 3§3 de la Convention d'Athènes et l'article 4§3 de la Convention de Bruxelles, il incombe au transporteur d'apporter la preuve exonératoire de sa responsabilité. En cas de sinistre majeur, le transporteur pour pouvoir se libérer de sa responsabilité pour faute présumée, doit identifier la cause de ce sinistre et doit apporter la preuve que ce sinistre n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés. Autrement dit, il doit prouver que la cause du sinistre est étrangère à lui et à ses préposés. En effet, comme il s'agit d'une présomption de faute simple, cette présomption est renversée lorsque le transporteur rapporte la preuve qui lui-même et ses préposés ont fait toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

La raison pour laquelle les victimes préfèrent agir sur le fondement du sinistre majeur, c'est que dans le cas d'accident collectif, le transporteur est exonéré de sa responsabilité que s'il prouve que la cause du dommage présente les caractères de la force majeure pour lui, qui est donc une preuve difficile à apporter par le transporteur. En effet, lorsque le transporteur parvient à démontrer que la cause du dommage est une cause étrangère, un fait d'un tiers ou une faute de la victime, alors il est exonéré de sa responsabilité pour faute présumée. Cependant, les tribunaux ont une conception restrictive de la notion de sinistre majeur et ne la retiennent pas souvent, ce qui conduit les victimes à apporter la preuve de la faute du transporteur

pour pouvoir engager sa responsabilité, tel qu'il est le cas en matière d'accident individuel.

C/ Une responsabilité pour faute prouvée en cas d'accident individuel

1/ La notion d'accident individuel en droit international

L'organisateur de croisière engage sa responsabilité pour faute lorsque le dommage provient d'un accident individuel qui n'affecte pas les autres passagers. Dans ce cas, le passager devra prouver la faute du transporteur pour pouvoir engager sa responsabilité et être indemnisé. En effet, l'article 3.2 de l'annexe au règlement (CE) n°392/2009 dispose que « *le transporteur est responsable si l'évènement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.* »

2/ La notion d'accident individuel en droit interne

Conformément à l'article L.5421-4 du Code des transports, « *tout ce qui n'est pas sinistre majeur est accident individuel* ». Dans le cas d'un accident individuel, il incombe en effet au demandeur de rapporter la preuve de la faute du transporteur. Lorsque le passager est le seul à subir un préjudice du fait d'un accident individuel alors que le voyage se déroulait normalement, les juges considèrent de plus en plus que l'accident est dû à une négligence, une imprudence du passager et que le passager doit faire preuve de prudence et doit veiller à sa propre sécurité, et ce constat est renforcé par le fait que le transporteur a une obligation de sécurité de moyens. Donc, quand bien même le transporteur a une obligation de sécurité à l'égard du passager, ce dernier devra apporter la preuve que le transporteur n'a pas fait toute diligence nécessaire pour assurer sa sécurité tout au long du voyage. Plus précisément, le passager ou les proches du passager décédé doivent rapporter la preuve de l'existence du dommage, la preuve que l'accident est survenu au cours du voyage ou pendant les opérations d'embarquement et de débarquement, la faute du transporteur et le lien de causalité entre la faute et le dommage. Ce principe a été clairement affirmé par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans un arrêt du 26 juin 2013. Il a été rappelé que l'obligation de sécurité de l'organisateur de croisière à l'égard du croisiériste lors du transport maritime résulte des articles 37 à 44 de la loi du 18 juin 1966 codifiés aux articles L.5420-1 et suivants du Code des transports. Or, l'article 5421-3 du Code des transports dispose que « *l'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit au port de départ, ou de destination, soit au port d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article L. 5421-2 (conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage et faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers) ou qu'une faute a été commise par lui même ou ses préposés* ». Donc,

c'est la victime qui doit apporter la preuve d'une faute imputable à l'organisateur de croisières dans la réalisation de son dommage pour engager la responsabilité de ce dernier. En l'espèce, l'existence d'un dénivelé permettant d'accéder à la passerelle d'embarquement du navire de croisière, qui était à l'origine de la chute du passager, n'était pas anormale et a été signalé par l'organisateur de croisière. Ainsi, aucune faute de l'organisateur dans son obligation d'assurer la sécurité des passagers n'a été apportée par le demandeur à l'action dans cet arrêt du 26 juin 2013.⁶⁴

Comme nous l'avions déjà relaté, les juges ont tendance à rappeler le devoir de prudence du passager qui doit veiller à sa propre sécurité plutôt que de retenir systématiquement la responsabilité du transporteur dans le cadre d'un accident individuel. Dans une affaire du 23 février 1995, concernant l'absence de passerelle à l'embarquement, le TGI de Bastia a conclu que la responsabilité du transporteur ne pouvait être engagée puisque la preuve de la faute du transporteur n'a pas été apportée par le passager. Les juges avaient également relevé le fait que tous les passagers avaient regagné le bord sans encombre et que le demandeur était le seul à avoir subi un dommage. Un autre exemple où la responsabilité du transporteur n'avait pas été retenue peut être donné par un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 28 juin 1995 dans lequel la Cour a conclu qu' « *Il résulte de la combinaison des articles 36 et 37 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 que le transporteur maritime de passagers est tenu de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers et ne doit réparation que s'il a contrevenu à cette obligation ou s'il a commis une faute. Une passagère s'étant blessée en glissant sur le pont du navire qui venait d'être lavé, la faute du préposé du transporteur n'est pas établie lorsque des panneaux ont été posés en divers endroits du navire* »⁶⁵. Dans cet arrêt la Cour rappelle bien l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur de passagers, et en même temps l'imprudence du passager qui a subi un préjudice et le fait que la faute du transporteur ne peut être retenue lorsqu'il a respecté son obligation de faire diligence pour assurer la sécurité de ses passagers.

En outre, dans un arrêt de la Cour d'appel de Versailles du 30 octobre 2014, la responsabilité du transporteur de croisière n'avait pas été retenue, également en faisant référence à l'inattention du passager qui a subi un préjudice corporel. En l'espèce, un passager avait chuté sur le sol glissant à bord d'un paquebot de croisière, alors qu'un panneau attirant l'attention sur le sol glissant avait été mis en place. La Cour d'appel a d'abord rappelé que la responsabilité du transporteur de croisière est régie par l'article L.211-17 du Code du tourisme aux termes desquelles toute personne physique ou morale qui se livre aux opérations mentionnées à l'article L. 211-1 est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ces obligations soient à exécuter par elle-même

⁶⁴ Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 10^e civ., 26 juin 2013, n°2013/254

⁶⁵ CA Paris, 28 juin 1995 : JurisData n°1995-022887

ou par d'autres prestataires de services sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci. La Cour affirme ensuite que seul le défaut d'attention de la passagère a été à l'origine de son préjudice puisqu'un panneau se trouvait dans cette zone afin d'attirer l'attention des passagers sur ce risque lié. La Cour précise également qu'il n'a pas été établi que d'autres personnes avaient été victime d'une chute et que le transporteur avait indiqué qu'aucune autre chute ne s'était produite. De plus, il a été indiqué dans « la déclaration de blessure » que la passagère était distraite alors qu'elle marchait. Ainsi aucun élément ne permettait de considérer que la chute devait être imputable à une autre cause que le défaut d'attention de la victime, dès lors que le transporteur avait respecté son obligation de sécurité en signalant le risque que pouvait présenter la zone. Tous ces éléments ont donc conduit les juges du fond à ne pas retenir la responsabilité pour faute prouvée du transporteur maritime de passagers.⁶⁶

Un autre arrêt récent concernant également la chute d'un passager sur le pont est venu renforcer l'action de la victime contre le transporteur maritime, rendant donc beaucoup plus difficile l'exonération du transporteur dans le cas d'un accident individuel. Dans cette affaire du 18 juin 2014, la première chambre de la Cour de cassation retient la faute inexcusable du transporteur qui avait manqué à son obligation de sécurité en n'alertant pas les passagers sur les conditions difficiles de la traversée, en ne demandant pas à ceux-ci de rester assis et, en n'interdisant pas l'accès au pont. Selon la Cour, un tel manquement qui implique objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire, revêt un caractère inexcusable⁶⁷. En effet, la Cour d'appel de Bastia avait refusé à l'armateur le droit de limiter sa responsabilité prévu par l'article L.5421-5 du Code des transports, en ce que le dommage subi par la victime, était « *la conséquence d'un manquement à l'obligation de sécurité, laquelle est une obligation de résultat qui doit être considérée comme étant l'équivalent de la faute inexcusable.* » Selon les observations faites par le Professeur P. Bonassies, la Cour de cassation adhère à une conception objective donc sévère de la faute inexcusable du transporteur de passagers. En effet, en approuvant la Cour d'appel d'avoir décidé que le manquement du transporteur à son obligation de sécurité impliquait objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire, revêtant donc un caractère de faute inexcusable. Cette décision de la Cour de cassation est sévère et excessive en ce qu'elle conclut que le transporteur maritime de passagers qui viole son obligation de sécurité envers les passagers, en l'espèce, l'absence d'alerte des passagers sur les conditions difficiles de la traversée, est conscient de la probabilité du dommage et l'accepte témérairement, et commet ainsi une faute inexcusable. En effet, tel qu'il a été étudié précédemment, l'obligation de sécurité du transporteur conduit à un régime de responsabilité du

⁶⁶ CA Versailles, 3^e civ., 30 octobre 2014, n°1300486

⁶⁷ Cass. 1^{re} civ., 18 juin 2014, n°13-11898

transporteur différent selon que le dommage subi par le passager trouve sa cause dans un accident collectif, sinistre majeur ou dans un accident individuel, tel qu'il est le cas en l'espèce, et qui implique de la part du passager une preuve de la faute du transporteur, conformément à l'article L.5421-3 du Code des transports. Ainsi, lorsque la faute du transporteur qui a manqué à son obligation de sécurité a été rapportée par le passager, il incombe au cas par cas, au juge de décider si cette faute a été commise intentionnellement ou témérement revêtant ainsi le caractère de faute inexcusable.

§3 - Dommages résultant de l'exécution du contrat de transport maritime : facteur déterminant du régime de responsabilité de l'organisateur de croisière en droit interne

Lorsque la croisière n'est pas soumise au règlement (CE) n°392/2009 et sous réserve des dispositions du Code du tourisme, les articles 48 et 49 de la loi du 18 juin 1966 régissant la responsabilité de l'organisateur de croisière s'appliquent. L'article 48 dispose que le « *manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit* ». Et lorsque le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'article 49 permet à l'organisateur de croisière de se prévaloir des limites de responsabilité des articles 37 à 44 de la loi du 18 juin 1966. Ces articles 37 à 44 sont aujourd'hui codifiés aux articles L.5421-3 à L.5421-10 du Code des transports. Cependant, la codification de la loi du 18 juin 1966 aux articles L.5421-1 à L.5422-26 du Code des transports, par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 a abrogé implicitement les articles 47, 48 et 49 de la loi du 18 juin 1966. Cette abrogation expresse du texte maritime par les dispositions consuméristes a conduit à un changement du régime de responsabilité applicable à l'organisateur de croisière.

A/ Responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière en cas d'accident survenu en dehors du transport maritime

Avec cette abrogation implicite et l'interprétation de la jurisprudence, l'organisateur de croisière et l'agence de voyages qui est soumis à la loi du 13 juillet 1992 et aux articles L.221-16 et L.211-17 du code du tourisme, engagent tous les deux leur responsabilité de plein droit, lorsque les « *obligations inscrites au titre de croisière* », de l'article 48 de loi de 1966, autres que celles tenant à l'exécution du contrat de transport, ne sont pas respectées.

Par conséquent, contrairement à un accident survenu pendant le transport maritime, l'organisateur de croisière engage sa responsabilité de plein droit en cas de dommage survenu aux passagers en dehors du transport maritime, selon l'article 48 de la loi du 18 juin 1966 et l'article L.211-16 du Code du tourisme. C'est-à dire,

l'organisateur de croisière engage sa pleine responsabilité pour tout « *manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière* ». Ce principe a été rappelé par un arrêt de la Cour de cassation du 15 décembre 2011. Par exemple, la responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière pourra être engagée, lorsqu'un accident survient à terre, lors des excursions vendues au moment de la livraison du billet de croisière, ou en cas d'accident survenu lors des activités de loisirs ou culturelles organisées à bord mais sans être liées au transport maritime proprement dit. Dans l'arrêt précité de la Cour de cassation, la responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière avait été engagée pour intoxication alimentaire d'un passager, tel qu'il a été précédemment étudié.

Cependant, dans un arrêt du 13 décembre 2005, la Cour de cassation a jugé que les excursions organisées à terre et les prestations achetées sur place et donc en dehors du forfait touristique, sont exclues du champ d'application du Code du tourisme. Dans cette affaire, le passager avait acheté un forfait comprenant le transport aérien et une croisière maritime, mais s'était blessé au cours d'une excursion organisée sur un catamaran qui ne faisait pas partie du forfait mais a été achetée au cours de la croisière. La Cour de cassation avait conclu « *que la prestation litigieuse, souscrite en cours de croisière, à l'occasion d'une escale et dont le prix avait été réglé sur place, était distincte de celles comprises dans le forfait touristique conclu antérieurement auprès de l'agence de voyages et facturé séparément, la cour d'appel en a exactement déduit que ce contrat de transport autonome n'entraîne pas dans le champ de la loi du 13 juillet 1992.* » En outre, il a été jugé dans un jugement du TGI de Paris du 1^{er} février 2008 que l'excursion qui ne faisait pas partie du forfait touristique obtenu au moment de l'achat de la croisière n'était pas soumis à l'article L.211-17 du Code du tourisme, et le seul fait de réserver l'excursion au cours de laquelle le préjudice est survenu auprès du bureau des excursions du navire ne permet pas d'engager la responsabilité de l'organisateur de croisière⁶⁸. Le fait que la loi du 13 juillet 1992 n'a pas un champ d'application systématique est également illustré par un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 16 février 2001, dans lequel l'article 23 de cette loi n'a pas été appliquée car, « *si la loi ne mentionne ni n'exclut expressément les activités sportives, il ressort de son économie générale que le législateur n'a pas voulu étendre la responsabilité de plein droit qui pèse sur les prestataires aux activités dans lesquelles les participants ont un rôle actif et dont ces prestataires n'ont pas, par la suite, la maîtrise.* »⁶⁹ Ainsi la liberté d'action dont dispose le passager maritime est limitée aux activités classiques qui sont pratiquées lors de ces voyages, et sont exclus des activités à plus haut risque, pour lesquelles la responsabilité de plein droit des prestataires de service n'est pas systématiquement engagée.

⁶⁸ TGI Paris, 1^{er} février 2008, Navire Paul Gauguin : DMF 2009, p.704

⁶⁹ CA Paris, 16 février 2001, D.2001, p.2343, note Y.Dagorne-Labbé

B/ Responsabilité pour faute de l'organisateur de croisière en cas d'accident survenu pendant l'exécution des prestations de transport maritime

Lorsqu'il s'agit d'un préjudice qui résulte de l'exécution du contrat de transport et non plus de l'inexécution des obligations inscrites dans le titre de croisière, la responsabilité de l'organisateur est régie par l'article 49 de la loi du 18 juin 1966 qui renvoie aux articles 37 à 44, relatifs à la responsabilité du transporteur maritime de passagers, hors d'une croisière.

Ce régime de responsabilité est binaire, et se distingue selon que l'accident qui a causé les dommages est un accident individuel ou collectif, tel qu'il est le cas en droit international. Lorsque c'est un accident individuel qui est à l'origine du dommage, le transporteur engage sa responsabilité pour faute prouvée. Cependant, l'article L.5421-4 du Code des transports établit une présomption de responsabilité du transporteur ou de l'organisateur de croisière en cas des dommages causés aux passagers par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur. L'organisateur de croisière a donc une responsabilité pour faute qui est une faute présumée lorsque l'accident qui cause un dommage à un passager provient d'un événement maritime. Autrement dit, un accident qui intervient pendant l'exécution du transport maritime proprement dit, engage la responsabilité pour faute de l'organisateur de croisière qui doit apporter la preuve que cet accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés pour pouvoir s'en exonérer.

§4 - Régime juridique de responsabilité de l'organisateur de croisière applicable en matière de perte ou dommages aux bagages du passager

Avec la « consumérisation » du droit de la croisière maritime et le développement du tourisme, le transport maritime de bagages et de véhicules automobiles de tourisme accompagnés a subi des aménagements. « Certes, dès l'origine, le transport maritime de passagers supposait la possibilité, pour le voyageur, d'emporter certains bagages avec lui. Mais avec l'expansion de l'activité touristique, ces bagages ont changé de nature.»⁷⁰, ainsi que la responsabilité du transporteur maritime liée au préjudice subi par le voyageur du fait de la perte ou dommages de ses biens.

A/ La responsabilité de l'organisateur de croisière concernant les bagages, les bagages de cabine et les véhicules

1/ Le contrat de croisière soumis au droit international

⁷⁰ P. Veaux-Fournerie et F-X. Pierronnet, Fasc.1279 : *Transport maritime de passagers et de leurs bagages.- Responsabilité du transporteur de bagages et de véhicules de tourisme.- Croisières maritimes*, JurisClasseur, 10 mai 2006.

Le règlement (CE) n°392/2009 distingue les bagages enregistrés des bagages de cabine. L'article 1^{er} de l'Annexe au règlement définit les bagages comme tout objet ou véhicule transporté à l'exception des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises et des animaux vivants. L'article 6 de l'Annexe définit les bagages de cabine comme « *les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle* ». Sont également inclus dans la définition de bagages de cabine les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur son véhicule.

S'agissant de la responsabilité du transporteur, celui-ci est responsable si les dommages matériels ou pertes aux bagages de cabine résulte de sa faute ou de sa négligence ou de celles de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, aux termes de l'article 3§3 du règlement. Dans ce cas, la faute du transporteur est présumée si le dommage résulte d'un événement maritime, c'est-à-dire d'un naufrage, chavirement, abordage ou échouement du navire, explosion ou incendie à bord du navire ou un défaut du navire. S'agissant des autres bagages, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que le dommage est survenu sans faute ou négligence de sa part, aux termes de l'article 3§4 du règlement.

Lorsqu'un dommage survient aux bagages, y compris les véhicules, et aux bagages de cabine, c'est le croisiériste qui doit démontrer que l'évènement qui a causé ce dommage est survenu au cours du transport. Pour les bagages de cabine, cette période de transport est définie comme la période durant laquelle ces bagages se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, la période pendant laquelle ces bagages sont transportés par eau du quai au navire et du navire au quai. Cependant, concernant ce dernier service, le prix doit être compris dans celui du billet de croisière ou le bâtiment utilisé pour ce service doit avoir été mis à la disposition du passager par le transporteur. Cette période concerne enfin la période pendant laquelle le croisiériste se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou toute autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager. Pour les autres bagages, la période de transport maritime est définie comme la période qui débute de la prise en charge à terre ou à bord par le transporteur ou son préposé ou son mandataire des bagages et qui prend fin au moment de leur restitution au passager. S'il est établi que la perte ou les dommages survenus aux bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le juge peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

S'agissant de la limitation de responsabilité en cas de perte ou dommages survenus aux bagages de cabine, l'article 8§1 du règlement prévoit que la

responsabilité de l'organisateur de croisière est limitée à 2250 DTS par passager et par transport. Concernant les autres bagages du passager, la limitation de responsabilité est prévue à 3375 DTS par passager et par transport, conformément à l'article 8§3. Enfin la responsabilité du transporteur est limitée à 12700 DTS par véhicule et par transport considéré, s'agissant des dommages et pertes survenus aux véhicules et aux bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, selon l'article 8§2.

Un régime de responsabilité est également prévu par l'article 15§1 du règlement n°1177/2010 précédemment étudié, concernant les dommages ou perte causés à l'équipement des passagers handicapés ou à mobilité réduite. En effet, l'organisateur de croisière engage sa responsabilité pour faute présumée en cas de perte ou détérioration de l'équipement d'une personne handicapée ou à mobilité réduite lorsque le préjudice a été causé par un accident collectif. Dans le cas contraire, lorsque le dommage n'a pas été causé par un événement maritime, le transporteur engage sa responsabilité si une faute qui a été à l'origine du dommage lui est imputable. Dans les deux cas, la personne devra être indemnisée à un montant correspondant à la valeur de remplacement ou aux coûts liés à la réparation de l'équipement concerné. Cependant, il existe une exception à l'application de ces dispositions du règlement lorsque ce sont les dispositions du règlement n°392/2009 qui sont applicables.

2/ Le contrat de croisière soumis au droit interne

Ici, il s'agit du Code des transports et du décret du 31 décembre 1966 qui s'appliquent lorsque le contrat de croisière ne relève pas du champ d'application du règlement (CE) n°392/2009 et de la Convention d'Athènes. Aux termes de l'article L.5421-9 du Code des transports, le transporteur encourt une responsabilité de plein droit pour les dommages causés aux bagages et véhicules de tourisme enregistrés. Le décret de 1966 prévoit toutefois que pour les dommages causés aux bagages enregistrés, le transporteur est responsable comme en matière de marchandises. S'agissant des bagages de cabine et des effets personnels, l'article L.5421-10 du Code des transports dispose que le transporteur encourt une responsabilité pour faute.

S'agissant de la limitation de responsabilité, c'est l'article L.5421-9 du Code des transports qui prévoit les limitations qui ont été fixées par le décret n°67-268 du 23 mars 1967 modifié par le décret n°86-1065 du 24 septembre 1986. Selon ces textes, les limitations de responsabilité sont les suivantes : 4600 euros par véhicule pour les véhicules de tourisme ; 1520 euros par passager pour les autres bagages enregistrés ; 1140 euros par passager pour les bagages de cabine ; 460 euros par passager pour les effets personnels du passager.

Lorsque l'organisateur de croisière engage sa responsabilité pour perte ou dommages survenus aux bagages et véhicules, il devra réparer le préjudice sans que cette réparation ne dépasse ces limites, selon l'article L. 5421-10 du Code des transports. Cependant, il existe une exception à ce principe fournie par le même article qui dispose que le transporteur devra une réparation au delà des limites fixées si le passager parvient à démontrer le dol ou la faute inexcusable du transporteur. L'article L.5421-10 définit ce dol ou faute inexcusable comme « *le fait ou l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ». Il faut tout de même noter que la faute inexcusable du transporteur est très rarement retenue par les juges.

B/ La responsabilité de l'organisateur de croisière concernant les biens de valeur

1/ Le contrat de croisière soumis au droit international

Selon l'article 5 du règlement, l'organisateur de croisière n'encourt pas de responsabilité en cas de perte ou dommages survenus à des biens de valeur tels que des espèces, des titres négociables, de l'or, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur. Cependant, lorsque ces biens ont été déposés sous le contrôle du transporteur, celui-ci engage sa responsabilité en cas de perte ou dommages.

De même que pour les bagages, si la faute ou la négligence du passager est établie dans la survenance de la perte ou des dommages aux biens de valeur, le juge peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

2/ Le contrat de croisière soumis au droit interne

L'article L.5421-10 du Code des transports prévoit que pour les « *biens précieux* » confiés au capitaine ou au commissaire de bord, les limitations de responsabilité ne sont pas applicables, mais ne précise pas le régime de responsabilité qui est applicable. Cependant, il est prévu par cet article que c'est au passager d'apporter la preuve de la faute des personnes à qui ces biens ont été confiés et de démontrer l'étendue de son préjudice.

CHAPITRE II - Le cadre juridique de l'action en responsabilité contre l'organisateur de croisière et les professionnels de tourisme

Dans le cadre de l'indemnisation du passager ou de son ayant droit ayant subi un préjudice, il est nécessaire d'identifier les règles de conflit de lois c'est-à-dire la loi applicable au litige, ainsi que la juridiction compétente pour connaître d'une action

en responsabilité contre l'organisateur de croisière (§1), et afin que ce dernier puisse bénéficier des règles de limitations de sa responsabilité (§2).

§1 : L'identification des règles de conflit de lois pour la mise en place d'une action en responsabilité contre l'organisateur de croisière

A/ La recherche de la loi applicable au contrat de transport de passagers par le juge saisi

Tel qu'il a été affirmé par le Professeur P. Bonassies, « La croisière maritime présente un caractère international particulièrement marqué. C'est pourquoi les règles de conflits de lois sont au moins aussi importantes que les règles de fond »⁷¹. Pour mettre en jeu la responsabilité contractuelle du transporteur il faut rechercher la loi applicable au contrat en vertu de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles applicable à tous les contrats conclus entre le premier avril 1991 et le 17 décembre 2009 et en vertu du règlement (CE) n° 593/2008 du 17 novembre 2009 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit « Rome I » qui s'applique aux contrats conclus après le 17 décembre 2009 qui a vocation à se substituer progressivement à la convention de Rome.

1/ L'identification de la loi applicable au contrat de croisière par rapport à la Convention de Rome du 19 juin 1980

La loi applicable au contrat de transport de passagers est déterminée par les règles générales de la convention. Les parties peuvent en effet choisir la loi applicable à leur contrat, mais à défaut de choix de loi, la convention prévoit une règle de conflit de lois qui désigne la *lex contractus*.

S'agissant du choix de loi applicable, l'article 5§2 de la convention prévoit une disposition particulière pour la partie contractante faible selon lequel, « *le choix par les parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le consommateur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi du pays dans lequel il a sa résidence habituelle* ». Le croisiériste qui ne voyage pas pour les besoins de son activité professionnelle relève donc de cette définition et peut bénéficier des dispositions protectrices de la convention. Cependant, le bénéfice de l'application de la loi de la résidence habituelle du consommateur est soumise à des conditions strictes.

S'agissant de la loi applicable à défaut de choix de loi, une distinction doit être faite entre les contrats de croisières et les contrats de transport de passagers. Le contrat de transport sera en général soumis à la loi du pays où le transporteur a son siège social ou son principal établissement (article 4§1). Pour ce qui est du contrat

⁷¹ P. Bonassies, *La responsabilité de l'armateur de croisière*, Rev. Scapel, 1998. 84

de croisière, deux règles de conflit de lois est susceptible de s'appliquer. Ces règles de conflit sont la règle générale de l'article 4 ou les règles spéciales de l'article 5 concernant le consommateur. Ainsi, si le passager ne peut bénéficier des règles protectrices applicables au consommateur, la loi applicable sera la loi relative au contrat de transport.

Donc la Convention de Rome qui ne comporte pas de dispositions spécifiques au contrat de transport de passagers a été complétée par le règlement Rome I, qui sans changer la loi applicable au contrat de croisière, assouplit les conditions strictes de l'article 5.

2/ Le règlement Rome I et l'introduction d'une règle de conflit de lois spécifique aux contrats de transports de passagers

Ce règlement s'applique aux contrats conclus après le 17 novembre 2009, et introduit une règle de conflits de lois spécifique aux contrats de transport de passagers. L'article 6 du règlement relatif au consommateur, comme l'article 5 de la convention de Rome, exclut de son champ d'application les contrats de transport de passagers autres que ceux qui portent sur un voyage à forfait.

L'article 5§2 dispose : « *A défaut de choix exercé conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique. Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, conformément à l'article 3, que la loi du pays dans lequel : a) le passager a sa résidence habituelle, ou b) le transporteur a sa résidence habituelle, ou c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou d) le lieu de départ est situé, ou e) le lieu de destination est situé* ». Cette liberté de choix de loi applicable est donc limitée dans le souci d'assurer une protection de la partie faible au contrat, qu'est le passager. Cependant, on peut critiquer l'étendue de cette protection, sachant que ces contrats conclus entre le transporteur et le passager sont des contrats d'adhésion et que le transporteur en rédigeant ce contrat peut imposer au passager le choix de la loi de sa résidence habituelle ou de son administration centrale.

A défaut de choix de loi applicable par les parties au contrat, le contrat sera régi par la loi du lieu de résidence du passager à condition que ce lieu coïncide avec le lieu de départ ou d'arrivée du voyage, et à défaut, c'est la loi du lieu de résidence habituelle du transporteur qui s'appliquera. Là encore, la protection du passager consommateur peut être contestée puisque l'application par défaut de la loi de la résidence du transporteur peut être défavorable à ce passager.

B/ La compétence juridictionnelle

1/ En droit interne

Lorsque le contrat de croisière est soumis au droit interne, ce sont les règles du droit commun qui s'appliquent concernant la compétence juridictionnelle. Alors que pour le contrat de croisière soumis au droit international, c'est-à-dire à la Convention d'Athènes, ce sont les dispositions du règlement (CE) n°44/2001 qui s'appliquent.

En droit interne, l'article 73 du décret du 31 décembre 1966 dispose que le tribunal compétent est celui du port d'embarquement ou celui du port de débarquement lorsqu'il est situé sur le territoire français. Ce même article renvoie à l'article 54 du décret en affirmant que les règles de l'article 54 s'appliquent aux actions nées du contrat de transport de passagers. Donc selon ces deux textes, les actions sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.

2/ En droit international

La question de la compétence juridictionnelle est régie par le règlement (CE) n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, dit règlement Bruxelles I. Selon l'article 2 du règlement, les personnes domiciliées sur le territoire d'un Etat membre de l'Union Européenne sont attirées, quel que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet Etat membre. Tel qu'il a été vu précédemment, le règlement prévoit également des règles spéciales pour un contrat de consommation. L'article 16 du règlement prévoit que l'action intentée par un consommateur contre l'autre partie contractante peut être portée soit devant les tribunaux de l'Etat membre sur le territoire duquel cette autre partie a son domicile, soit devant le tribunal du lieu où le consommateur a son domicile. Cependant, pour que ces règles de compétence juridictionnelle s'appliquent, le contrat doit avoir « *été conclu avec une personne qui exerce des activités commerciales ou professionnelles dans l'Etat membre sur le territoire duquel le consommateur a son domicile ou qui, par tout moyen, dirige ces activités vers cet Etat membre ou vers plusieurs Etats, dont cet Etat membre, et que le contrat entre dans le cadre de ces activités* », selon l'article 15§1 du règlement. Les contrats de consommation dont fait partie le contrat de croisière, seront donc régis par l'article 16 du règlement (CE) n°44/2001.

Il existe une spécificité en matière d'action des intéressés, relative à la compétence des juridictions pénales. En effet, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autre évènement de navigation du 10 mai 1952 prévoit des règles de

compétence spécifiques. Selon l'article premier de cette convention « *au cas d'abordage ou tout autre évènement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du Capitaine ou de tout autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'évènement de navigation* ». Il faut également noter que lorsque les conventions internationales ne s'appliquent pas, ce sont les règles de compétence de droit commun qui s'appliquent, c'est-à-dire les articles L.113-2 et suivants du Code pénal.

C/ L'action en responsabilité contre l'organisateur de croisière

1/ Les actions en responsabilité régies par le droit international

Il s'agit ici du règlement (CE) n°392/2009 et de la Convention d'Athènes qui régissent les actions intentées contre l'organisateur de croisière par les intéressés.

Le passager, dont les bagages ont été endommagés, a une obligation de notifier par écrit au transporteur ou à l'organisateur de croisière ces dommages dans des délais prévus par l'article 15 de la convention d'Athènes. Pour les dommages apparents causés aux bagages de cabine, la notification doit être faite avant le débarquement ou au moment du débarquement. Pour les bagages autres que les bagages de cabine, la notification doit être faite avant la livraison ou au moment de la livraison. Lorsque les dommages sont non apparents et en cas de perte des bagages, le passager doit les notifier dans un délai de 15 jours à compter du jour de débarquement, de la livraison des bagages ou du jour où la livraison devait avoir lieu. A défaut de notification par le passager de ces dommages causés aux bagages, il est présumé avoir reçu ses bagages en bon état et le transporteur ou l'organisateur de croisière bénéficieront d'une présomption de livraison conforme.

S'agissant des délais de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur ou l'organisateur de croisière, ce délai est de deux ans pour l'exercice d'une action en réparation d'un préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un croisiériste ou de perte ou de dommages causés aux bagages, conformément à l'article 16 de la Convention d'Athènes. Lorsqu'un évènement provoque des lésions corporelles d'un croisiériste, le point de départ du délai de prescription est la date du débarquement du passager et lorsqu'un évènement cause le décès d'un passager, le point de départ du délai de prescription est la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué. Lorsque les lésions corporelles subies par le passager au cours de la croisière entraînent son décès postérieurement au débarquement, le délai de prescription court à partir du décès en ayant une limite de prescription de 3 ans. S'agissant des dommages ou perte causés aux bagages, le délai

de prescription commence à courir à compter de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu.

L'article 16§4 de la Convention d'Athènes prévoit que les délais de prescription peuvent être prorogés par déclaration écrite du transporteur ou de l'organisateur de croisière ou par accord écrit des parties. S'agissant de la suspension et de l'interruption des délais de prescription, l'article 16§3 de la Convention met en place des délais, qui lorsqu'ils ont expirés, le passager ne peut plus intenter une action en justice. Ces délais sont de 5 ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prises en considération, et de 3 ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'évènement, si l'expiration de ce délai intervient plus tôt.

La Convention d'Athènes s'applique exclusivement aux délais de prescription des actions en responsabilité contre le transporteur qui est donc un délai de deux ans. Ce principe est affirmé par son article 14 qui dispose qu' « *Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué autrement que sur la base de la présente convention.* »

2/ L'action en responsabilité des victimes par ricochet

Dans le cadre d'un contrat de croisière, la victime par ricochet, l'ayant droit d'un passager décédé, n'est pas partie à ce contrat et son action en réparation de son propre préjudice est de nature délictuelle.

Concernant l'action de la victime par ricochet dans le transport international, celle-ci est soumise à la Convention de Montréal et à la Convention d'Athènes. Selon l'article 29 de cette Convention, « *toute action en dommages-intérêts à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs* ». De plus, l'article 14 de la Convention d'Athènes dispose qu' « *aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou dommages survenus aux bagages ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué autrement que sur la base de la présente convention.* » Donc les questions relatives à la responsabilité et les limites de responsabilité de ces conventions internationales sont applicables aux actions des victimes par ricochet. Cependant s'agissant de la question de détermination de la compétence juridictionnelle pour l'action des victimes par ricochet, il faut se référer à la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière

d'abordage⁷². Selon l'article 4, cette Convention s'applique « *aux actions tendant à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, alors même qu'il n'y aurait pas abordage* ». Ainsi, cette convention qui n'est pas exclusivement réservée aux abordages, régit la détermination de la compétence juridictionnelle dans le cadre des actions contre l'organisateur de croisière des victimes par ricochet. Afin de déterminer le tribunal compétent pour connaître de l'action de la victime par ricochet non partie au contrat de transport, il faut se référer à la liste limitative dressée par l'article premier de la Convention. Selon cet article, la victime par ricochet peut saisir :

- a) le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation,
- b) le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou sur un autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie,
- c) le tribunal du lieu de l'abordage lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades, ainsi que dans les eaux intérieures.

Cependant, si les navires en cause ne sont battent pas pavillon d'Etats parties, c'est le règlement (CE) n°44/2001 qui sera applicable.

3/ Les actions en responsabilité régies par le droit interne

S'agissant de l'action en responsabilité contre l'organisateur de croisière, lorsqu'un dommage survient au croisiériste ou à ses bagages pendant l'exécution du contrat de transport, l'article 49 de la loi du 18 juin 1966 dispose que l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et limites des articles 37 à 44 qui sont prévues aujourd'hui dans le Code des transports. Cependant, ces dispositions ne traitent pas des délais de prescription des actions intentées contre l'organisateur de croisière. Ainsi, ces actions en responsabilité seront soumises au délai de 5 ans de droit commun, lorsqu'elles ne relèvent pas du champ d'application de la Convention d'Athènes. Lorsqu'il s'agit d'un dommage corporel, ce délai est porté à un délai de 10 ans à compter de la consolidation du dommage. Dans les deux cas, l'organisateur de croisière pourrait invoquer les limites de responsabilité de l'article L.211-16 du Code du tourisme.

S'agissant de l'action en responsabilité contre le transporteur, conformément aux articles L. 5421-6 et L. 5421-12 du Code des transports, le délai de prescription est de 2 ans. Cependant, ce délai est de 1 an lorsqu'il s'agit d'une action en

⁷² P. Bonassies, *Sinistre du Concordia, droit de la mer et problèmes de compétence judiciaire pour les victimes françaises pour les victimes françaises* : DMF spécial « Croisière maritime », 2012, p.314

responsabilité née à l'occasion d'un préjudice survenu aux bagages. Ce délai de prescription, en matière de lésions corporelles, de décès ou de retard, commence à courir du jour de l'embarquement du passager ou du jour où le passager aurait dû être débarqué. De même, concernant les bagages, ce délai de prescription court à compter du débarquement du passager ou du jour où il devait avoir lieu.

§2 - La limitation de responsabilité de l'organisateur de croisière et des professionnels du tourisme

Le but de la mise en place des plafonds de limitation est de faire échec à la réparation intégrale du préjudice causé par le transporteur. Il existe une limitation individuelle par passager qui est une limitation contractuelle et une limitation globale par navire ou événement de mer qui est rattaché à la notion de sinistre majeur, dans le transport maritime de passagers.

S'agissant de la détermination du montant applicable à la limitation de réparation dans le transport maritime de passagers, la référence est faite à la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Cette convention fixe en effet le montant de la limitation à 46 666 DTS par passager. La limitation globale est calculée par le montant de la limitation individuelle multipliée par le nombre de passagers qui ont été victime d'un accident au cours d'un sinistre majeur. Cependant des modifications ont été jugées nécessaires du fait de la faiblesse des montants de limitation, particulièrement par la Convention d'Athènes et son Protocole modificatif de 2002.

A/ Une responsabilité limitée en droit international en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers

1/ le droit à la limitation de responsabilité de l'organisateur de croisière

En matière de limitation de responsabilité, c'est la Convention d'Athènes de 1974, modifiée par le Protocole de 2002 et transposée par le règlement communautaire du 23 avril 2009 qui constitue la référence. En effet, les dispositions de la Convention d'Athènes de 2002 apportent des modifications importantes au régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers en matière d'indemnisation des dommages corporels.

En cas de mort ou de lésions corporelles, une limite globale de responsabilité est prévue par l'article 7 de l'annexe au règlement (CE) n°392/2009 du 23 avril 2009, qui est fixée à 400 000 DTS. Cependant, des limitations de responsabilité différentes sont prévues selon que le préjudice résulte d'un accident individuel ou d'un événement maritime.

En effet, lorsque le décès ou les lésions corporelles ont été causés par un évènement maritime, la victime n'a pas à apporter la preuve de la faute du transporteur maritime, dans la mesure où le préjudice ne dépasse pas 250 000 DTS. Selon l'article 3.1 de l'annexe au règlement (CE), ce principe s'applique sauf si le transporteur prouve que l'évènement résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou lorsque l'évènement résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'évènement.⁷³ Donc lorsque le préjudice a été causé par un accident dû à un cas de force majeure ou au fait d'un tiers, la victime doit apporter la preuve de la faute du transporteur pour pouvoir engager la responsabilité de celui-ci. Lorsque le préjudice dépasse la limite de 250 000 DTS, le transporteur est responsable à l'égard du passager jusqu'à 400 000 DTS par passager pour un même évènement, sauf s'il prouve que le préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

En revanche, tel qu'il a été vu précédemment, lorsque le préjudice résulte d'un accident individuel, le passager doit prouver la faute du transporteur pour pouvoir être indemnisé, tel que prévu par l'article 3.2 de l'annexe au règlement (CE), et la responsabilité du transporteur est engagée pour faute prouvée jusqu'à 400 000 DTS par passager pour un même évènement également. Il faut préciser que dans ces deux cas, c'est-à-dire, lorsque le montant est au-delà du montant de limitation de 250 000 DTS, ou lorsque l'origine du dommage est un accident individuel, la responsabilité du transporteur est engagée à 400 000 DTS, mais les Etats peuvent fixer dans leur législation une limite supérieure, appelée « opt out clause ».

En dehors de ces limitations prévues, sont également applicables les limites de responsabilité dont bénéficie le transporteur conformément à la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996. En effet, depuis le 8 juin 2015, une importante hausse des limitations de responsabilité régies par le Protocole de 1996 de la Convention de Londres de 1976. Cependant ces nouveaux niveaux de limitation de responsabilité du transporteur dans le cas d'un décès ou d'un dommage corporel, ne s'appliqueraient que dans les Etats dans lesquels le Protocole de 1996 est entré en vigueur.

Le domaine de la limitation de responsabilité est marqué par la liberté contractuelle des parties. En effet, les parties peuvent d'un commun accord et par écrit, convenir de limites de responsabilité plus élevées, selon l'article 10§1 de la Convention d'Athènes. Cependant, conformément à l'article 18 de la Convention, toute stipulation contractuelle conclue avant l'évènement qui a causé la mort ou les

⁷³ S. Schweitzer et J-B. Charles, Fasc.1290 : *Croisière maritime.- Notion et régime juridique*, JurisClasseur, 23 avril 2013, p.18.

lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la Convention est nulle et non avenue.⁷⁴ Cependant, la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport.

2/ Le droit à la limitation de responsabilité de l'agence de voyages

La responsabilité des agences de voyages est régie par le Code du tourisme. Selon l'article L.211-16 du Code du tourisme, une agence de voyage engage sa responsabilité de plein droit en cas d'inexécution de ses obligations ou des obligations de ses prestataires prévues au contrat. L'agence de voyage peut cependant s'exonérer de sa responsabilité en rapportant la preuve que l'inexécution est due à l'acheteur, ou à un cas de force majeure, ou au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger au contrat. Dans un arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 15 septembre 2011, l'agence de voyages qui n'avait pas démontrée que l'immobilisation du navire résultait d'une décision des autorités chiliennes ce qui avait entraîné l'annulation de la croisière, avait engagé sa responsabilité vis-à-vis de ses clients. Par la modification de l'article L.211-16 du Code du tourisme par la loi n°2009-888 du 22 juillet 2009, les agences de voyages peuvent désormais se prévaloir des limitations de responsabilités prévues par la Convention d'Athènes et le règlement (CE) n°392/2009. Cette loi du 22 juillet 2009 permet donc à l'agence de voyages de limiter sa responsabilité lorsque sa responsabilité a été engagée pour un préjudice causé à un passager en raison d'un accident survenu en cours de croisière, en invoquant les limitations prévues par la Convention d'Athènes et le règlement (CE) n°392/2009. L'agence de voyages responsable pour inexécution du contrat de transport ou de la croisière, peut en effet invoquer les articles 3 et 7 de la Convention d'Athènes dans leur intégralité, c'est-à-dire les limites de responsabilité qui sont plus faibles lorsqu'il s'agit d'une responsabilité de plein droit, et plus élevées lorsqu'il s'agit d'une responsabilité pour faute et que le demandeur devra rapporter la preuve de la faute du transporteur. Donc l'agence de voyage qui a une responsabilité de plein droit pourra invoquer la limitation de responsabilité du régime de responsabilité pour faute prévue par l'article 3 de la Convention.

L'agence de voyages dont la responsabilité a été engagée peut se retourner contre son prestataire qui est à l'origine du préjudice causé au passager⁷⁵. Cependant, seul le passager peut invoquer à l'égard du prestataire la responsabilité de plein droit du Code du tourisme et ce passager devra apporter la preuve d'une faute du prestataire, à moins que le contrat conclu entre l'organisateur de croisière

⁷⁴ S. Schweitzer et J-B. Charles, Fasc.1290 : *Croisière maritime.- Notion et régime juridique*, JurisClasseur, 23 avril 2013, p.19.

⁷⁵ S. Schweitzer et J-B. Charles, Fasc.1290 : *Croisière maritime.- Notion et régime juridique*, JurisClasseur, 23 avril 2013, p.20.

et son prestataire n'en dispose autrement, tel qu'il a été prévu par la Cour de cassation dans un arrêt Voyages Welcome c/ Wetel du 15 mars 2005. S'agissant de l'action de l'agence de voyages contre le transporteur, la Cour de cassation a jugé dans un arrêt du 22 juin 2004 que l'agence de voyages est un tiers au contrat conclu entre l'organisateur de croisière et le passager et que de ce fait, elle n'a pas qualité pour agir sur le fondement de la responsabilité contractuelle. L'agence de voyages ne peut en effet agir contre le transporteur que sur le fondement de la responsabilité délictuelle ou sur le fondement du contrat de transport conclu entre elle et l'organisateur de croisière.

3/ Déchéance du droit à la limitation de responsabilité

Tel qu'il a été affirmé par le professeur P. Bonassies, la limitation de responsabilité de l'armateur, même si elle se justifie tant par les risques particuliers de la navigation maritime que par le caractère d'intérêt général de cette navigation, ne peut être conçue comme constituant pour les armateurs un droit incontrôlé.

Le droit à la limitation de réparation est susceptible d'être écartée lorsque le transporteur a commis une faute intentionnelle. Il y a faute intentionnelle lorsque l'auteur du dommage a commis la faute avec l'intention de causer le dommage, sans qu'il y ait nécessairement intention de nuire à la victime. L'article L.5421-5 du Code des transports écarte expressément ce droit à la limitation en disposant que « Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ».

Selon l'article 13 de la Convention d'Athènes, l'organisateur de croisière ne peut invoquer le droit à la limitation de responsabilité, « *s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou ce mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement* ». L'organisateur de croisière, le préposé ou le mandataire du transporteur perdent donc leur droit à la limitation de responsabilité lorsqu'ils commettent une faute inexcusable. Cette faute inexcusable se retrouve également dans la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, dans son article 7. Cependant, contrairement à la Convention de 1976, la Convention d'Athènes permet à la victime d'invoquer également la faute inexcusable du préposé ou du mandataire du transporteur pour que les limitations de responsabilité ne puissent plus être appliquées, alors que dans la Convention de

1976, une faute personnelle du propriétaire, de l'affréteur, de l'armateur, de l'armateur gérant est exigée, pour faire échec à l'application de ces limitations. Donc sous la Convention de 1976, une faute personnelle doit être reprochée à l'armateur et la faute inexcusable de son préposé ne le prive pas du droit à limiter sa responsabilité.

B/ Une responsabilité illimitée en droit interne en cas de décès ou de lésions corporelles

En cas de décès ou de lésions corporelles causés aux passagers, la loi du 18 juin 1966 et le Code des transports ne prévoient aucune limite de responsabilité. En effet, le Code des transports n'intègre pas les limites prévues par la Convention d'Athènes et le règlement (CE) n°392/2009. Cependant, l'article L.5421-5 du Code des transports fait référence à la limitation de responsabilité fixée par l'article 7 de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976. Cet article 7 dispose que « *dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même évènement, la limite de responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat* ». Cette limite de responsabilité du propriétaire de navire à passagers a en effet été fixée à 175 000 DTS à la suite de l'adoption le 29 mars 1990 d'un Protocole modificatif de la Convention de 1976, qui est entrée en vigueur le 13 mai 2004. Dans le cadre d'une limitation contractuelle de responsabilité conclue entre les parties, c'est ce montant de 175 00 DTS qui s'applique également, mais à condition que le contrat de passage prévoit un plafond plus élevé en faveur du passager ou de ses ayants droits et non pas un plafond moins élevé. Cependant, cette limitation de responsabilité ne s'applique pas en cas de faute inexcusable du transporteur maritime, tel qu'il a été précédemment étudié dans le cadre de la Convention d'Athènes. L'article L.5421-5 alinéa 3 du Code des transports dispose que « *ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.* »

C/ La limitation de réparation avec ou sans constitution d'un fonds

Souvent, l'armateur qui souhaite limiter sa réparation, constitue un fonds de limitation qui permet à ce que ses créanciers agissent directement contre ce fonds. La constitution de ce fonds n'a en aucun cas comme conséquence la reconnaissance de la responsabilité de l'armateur. En effet, tel que l'article L.5121-8 du Code des transports le dispose, le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer un fonds par l'armateur n'emporte pas la reconnaissance de sa responsabilité. Il faut aussi rappeler que la constitution d'un fonds de limitation ne

conditionne pas le droit d'invoquer la limitation de responsabilité en droit interne et international.

Sans entrer dans le détail de la procédure de constitution d'un fonds assez complexe, nous nous contenterons aux effets de la constitution de ce fonds. En effet, selon l'article L.5121-6 du Code des transports, le fonds est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable. En outre, selon l'article L.5121-9 du Code des transports, les créanciers pour lesquels le fond a été constitué, ne peuvent pas exercer leur droit, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire. L'article L.5121-9 du Code des transports précise également que lorsque le propriétaire a le droit de limiter sa responsabilité, « *il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données.* »

Tel qu'il avait été affirmé plus haut, le propriétaire peut exercer son droit à la limitation de sa responsabilité sans avoir constitué un fonds au préalable. Cependant, en raison des avantages offerts par la constitution d'un fonds, cette option est rarement choisie par les armateurs, et en raison du caractère risqué de non constitution d'un fonds lorsque ce sont deux ou plusieurs créanciers qui entrent en compte, et qui peut conduire le propriétaire à indemniser le second créancier intégralement alors que le premier créancier a déjà été indemnisé à hauteur du fonds.

CONCLUSION

Le régime juridique actuel du transport maritime international de passagers reste l'un des régimes, avec les régimes du transport fluvial et routier de passagers les moins protecteurs des passagers, en comparaison avec le régime du transport aérien et ferroviaire de passagers au niveau international. Ce régime juridique marqué par une variété de sources internes, internationales ou européennes applicables à la responsabilité du transporteur de croisière rend d'autant plus difficile l'identification des principes juridiques qui gouvernent cette responsabilité. Dans le cadre du droit interne, la recherche de l'identification des règles applicables à la responsabilité du transporteur passe par deux dispositions concurrentes que sont la loi du 18 juin 1966 gouvernant le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers proprement dit, et la loi du 13 juillet 1992 qui a conduit à une application du droit de la consommation au transport maritime de passagers, particulièrement pour les transports tels que la croisière maritime dans lesquels différentes prestations de type hôtelières sont offertes aux clients. La seule convention internationale qui régit le domaine est la Convention d'Athènes, qui, telle que la loi française du 18 juin 1966 instaure un régime de responsabilité reposant

sur une double distinction, selon le type de dommage survenu aux personnes ou aux biens et selon l'origine du dommage. La lacune de cette convention réside dans le fait qu'elle ne prévoit que la réparation des dommages matériels (décès, dommages corporels, dommages causés aux biens) et la réparation d'autres dommages tels que les dommages économiques et psychologiques relève du droit commun. Du fait de la sévérité de la convention à l'égard des victimes, dès les années 2000, la Commission européenne avait estimé que cette convention ne répondait plus aux attentes des voyageurs et a décidé de proposer deux propositions de règlement, le premier concernant la responsabilité du transporteur maritime en cas d'accident du 23 avril 2009, et le second du 24 novembre 2010 traitant des droits des passagers, notamment les personnes à mobilité réduite. Ce sont ces deux textes qui ont pris des mesures supplémentaires de protection des passagers en établissant des règles de responsabilité en cas de dommages causés aux passagers et par conséquent en mettant en place un régime d'indemnisation approprié pour les passagers victimes d'accidents maritimes. Les trois principaux points importants du règlement du 23 avril 2009 concernent donc l'instauration des règles de responsabilité du transporteur, l'obligation d'assurance et le renforcement des droits des passagers, plus particulièrement des passagers à mobilité réduite.

Le schéma actuel des régimes de responsabilité variés qui s'appliquent au transporteur de croisière et plus généralement au transporteur maritime de passagers reflète donc globalement une insuffisance de protection des passagers. En effet, l'absence d'uniformisation des règles applicables pour ce mode de transport nuit à la sécurité juridique du passager qui souhaite une réparation civile de son dommage mais qui n'a pas une connaissance exacte du droit qui s'appliquera à sa situation en cas de litige. Ainsi, du fait de l'existence de régimes disparates de responsabilité du transporteur et l'absence de l'application totale du droit de la consommation aux passagers maritimes, « les contentieux s'achèvent le plus souvent par des transactions qui ne sont cependant pas toujours profitables aux victimes. »⁷⁶

⁷⁶ Cécile Legros, *A propos de l'affaire du Costa Concordia : les méandres des sources applicables à la responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers par voie maritime*, Revue critique DIP 2013. 395.

2014
CRUISE INDUSTRY
WORLDWIDE

Cruise Fleet **296** ships
 Passenger Capacity **21.4** million
 Estimated Sales Revenues **\$33.8** billion

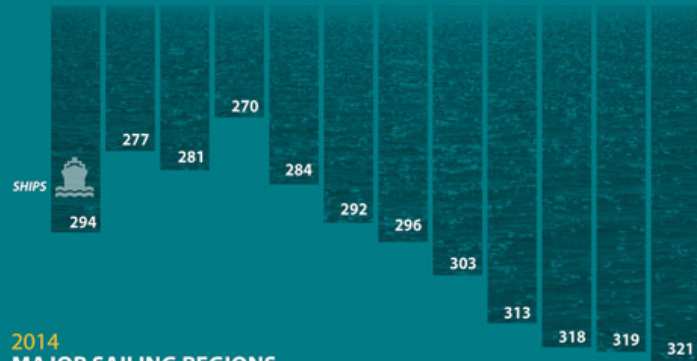
2014
THE LARGEST
CRUISE COMPANIES
WORLDWIDE

SHIPS BERTHS MARKET SHARE

TOTALS		
CARNIVAL CORPORATION		
Carnival Cruise Lines		
24	61,890	18.6%
Princess Cruises		
18	43,710	8.0%
Costa Crociere		
15	36,147	7.0%
Holland America Line		
15	23,234	3.7%
AIDA Cruises		
10	18,512	3.7%
P&O Cruises UK		
7	14,380	2.0%
P&O Cruises Australia		
3	4,800	1.1%
Cunard Line		
3	6,712	0.9%
Iberocruceros		
2	2,938	0.5%
Seabourn Cruise Line		
5	1,758	0.3%
102	214,081	45.8%
ROYAL CARIBBEAN		
Royal Caribbean Int.		
22	63,354	15.3%
Celebrity Cruises		
11	24,116	4.2%
Pullmantur		
3	6,230	1.8%
TUI (partnership)		
3	6,200	1.0%
CDF		
2	2,796	0.7%
Azamara		
2	1,428	0.2%
43	104,124	23.2%
NORWEGIAN CRUISE LINE		
13	34,330	8.0%
MSC CRUISES		
12	30,260	6.9%

2014 CRUISE INDUSTRY

Presented by Cruise Industry News



2014
NEW SHIPS

- Norwegian GETAWAY**
 144,000 tons
\$780 million
 January 2014
 from Meyer
- TUI MEIN SCHIFF III**
 97,000 tons
\$625 million
 May 2014
 from STX Finland
- Princess REGAL PRINCESS**
 141,000 tons
\$760 million
 May 2014
 from Fincantieri
- Pearl Seas PEARL MIST**
 5,000 tons
\$40 million
 June 2014
 from Chesapeake
- Royal Caribbean QUANTUM**
 167,000 tons
\$950 million
 October 2014
 from Meyer
- Costa DIADEMA**
 132,500 tons
\$790 million
 October 2014
 from Fincantieri

QUANTUM OF THE SEAS



THE CRUISEWEB® Presents:

A Look Inside the Quantum of the Seas

Ride the 40-foot-long FlowRider surf simulator and scale the 40-foot-tall Rock Climbing Wall.

Simulate the rush of freefalling with RipCord by iFly - the first skydiving simulator at sea!

The North Star capsule will take you over 300 feet above sea level for amazing views!

Solarium adults-only oasis with a pool, whirlpools and the Solarium Bistro.

Virtual Balcony interior staterooms with nearly floor-to-ceiling screens providing live views of the ocean and destinations.

2-story Loft Suites with amazing views and exclusive amenities like dedicated concierge.

The Music Hall is a rockin' live venue with performances by musicians, bands and DJs. It'll also host theme night parties and more.

Two70® transforms panoramic ocean views into stunning new scenes with 18 video projectors, impromptu digital shows and 6 robotic screens, along with Starwater - an original theatrical production.

SeaPlex is the largest - and most versatile - indoor active space at sea. SeaPlex features the first-ever roller rink and bumper cars at sea, along with a full-size basketball court and "floating" DJ station.

The onboard DreamWorks Experience brings your favorite Shrek, Madagascar, Kung Fu Panda and How to Train Your Dragon characters to life. Enjoy exclusive DreamWorks onboard programming, animated hits in the 3D theater, 5- to 10-minute Live DreamWorks Moments, and a new H2O Zone kids' waterpark with the first wave pool at sea!

Created by The Cruise Web | 1.800.377.9383 | cruiseweb.com

THE CRUISEWEB® **Royal Caribbean INTERNATIONAL** **QUANTUM OF THE SEAS**

* Images courtesy of Royal Caribbean. All images of Quantum of the Seas are computer generated and reflect proposed design. Designs, features and itineraries are subject to change.

OASIS OF THE SEAS



ALLURE OF THE SEAS



BIBLIOGRAPHIE

I/Traité et manuels

- P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^e éd., 2010.
- PH. DELEBECQUE, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 13^e édition.
- A. VIALARD, *Droit maritime*, PUF, collection droit fondamental, 1997.
- C. BLOCH, *L'obligation contractuelle de sécurité*, préf. R.Bout : PUAM, 2002, n°21-1.
- M. REMOND-GOUILLOD, *Le contrat de transport*, Dalloz, coll. Connaissance du droit, 1993.
- A. SERIAUX, *La faute du transporteur*, Economica, 2^e édition, 1998, n°1.
- A.VIALARD, *L'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers*, PUB, coll. Université Montesquieu Bordeaux IV, série Droit 2003.

II/ Thèse

- F-X. PIERRONET, *Responsabilité civile et passagers maritimes*, Tome I et Tome II, 2004.

III/ Articles

- S. SCHEWEITZER S. et J-B CHARLES, Fasc. 1290 : *Croisière maritime.- Notion et régime juridique*, JurisClasseur Transport, 23 avril 2003.
- G. THOMAS-CIORA, *Le transport de passagers par voie maritime*, DMF, 2006, n°676.
- P. BONASSIES, *Du Code des transports à la Convention d'Athènes : observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers*, DMF, 2014, n°761.
- M. LE BIHAN GUENOLE, *Action en responsabilité d'un croisiériste : responsabilité de plein droit de l'agence de voyage et de l'armateur*, DMF, 2012, n°735.
- V. RENARD, *Croisières*, *Bulletin des Transports et de la Logistique*, DMF, 2012, n°3437.
- M. MOURENA, *L'organisateur de croisière et les lois de 1966 et 1992*, DMF, 2006, n°671.
- C. SCAPEL, *Le droit positif de la croisière maritime en France*, DMF, 2012, n°735.

P. VEAUX-FOURNERIE et F-X. PIERRONNET, *Fasc. 1279 : Transport maritime des passagers et de leurs bagages.- Responsabilité du transporteur de bagages et de véhicules de tourisme.- Croisières maritimes*, JurisClasseur Transport, 10 mai 2006.

F-X. PIERRONNET, *Transport maritime de passagers et de leurs bagages.- Responsabilité du transporteur de passagers*, JurisClasseur Transport, 1^{er} Février 2012.

M-B. CRESCENZO-D'AURIAC, *Fasc. 465-30 : Transport maritime.- Responsabilité du transporteur maritime de passagers et des organisateurs de croisières*, JurisClasseur Code Civil Art. 1382 à 1386, 23 Mars 2006.

F-X. PIERRONNET, *Fasc. 1277 : Transport maritime des passagers et de leurs bagages.- Sources du droit.- Notion, formation et rupture, exécution du contrat*, JurisClasseur Transport, 6 Octobre 2011.

W. Muller, *Faut-il réviser la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer ?*, DMF 1999, n°589.

L. HENRY, *Action en responsabilité contre le transporteur maritime de passagers pour dommage corporel*, DMF, 2014, n°757.

C. LEGROS, *A propos de l'affaire du Costa Concordia : les méandres des sources applicables à la responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers par voie maritime*, Revue critique DIP, 2013, n°395.

P. BONASSIES, *Sinistre du Concordia, droit de la mer et problèmes de compétence judiciaire pour les victimes françaises pour les victimes françaises*, DMF spécial « Croisière maritime », 2012.

K. ROBERT, *L'industrie de la croisière ne connaît pas la crise*, Challenges, 6 Avril 2015.

Revue annuelle 2014, Transport maritime et construction navale.

Rapport de l'Institut Français de la mer, *Les très grands navires : questions et pistes de réponse*, 28 Avril 2009.

P. GARO, *Le Costa Concordia : un coût « assurances » historique*, La Revue Maritime, n°500.

IV/Table de jurisprudence

Cass. 1^{re} civ., 7 mars 1989.

Cass. 1^{re} civ., 27 janvier 1982 : Bull.civ. 1982, n°52.

Cass. 1^{re} civ., 16 avril 2015, n°1413440.

CA Colmar. 3^e civ., 4 juin 2003, n°98/06525 : JurisData n°2003-235259.

CJUE, 7 déc. 2010, aff. C-585/08, *Pammer* : Rec. CJUE 2010, I, p.12527.

Cass. 1^{re} civ., 18 octobre 2005, *Navire Dreamward NDS Voyages c/Rosa*: JurisData n°2005-030307, DMF 2006, p.668.

CA Aix-en-Provence, 1^{re} ch. C, 7 mars 2006 : JurisData n°1997-020392, D.1997, p. 68.

Cass. 1^{re} civ., 9 avril 2015, n° 14-15.377.

Cass. 1^{re} civ., 15 janvier 2015, n° 13-26.446.

Cass. Com., 16 janvier 2013, n°11-28.881 : JurisData n°2013-000520.

CA Versailles, 3^e civ., 30 octobre 2014, n°13/00486.

CA Chambéry, 4 janvier 2011, JCP G 2011, n° 15, 407.

CA Orléans, 20 juin 2011, JCP G 2011, n°40, 1036.

Cass. 1^{re} civ., 17 nov. 2011, n° 10-23.905.

Cass. 1^{re} civ., 15 déc. 2011, n° 10-10.585.

Cass. 1^{re} civ., 11 juin 2009, n° 08-15.906.

Cass. 1^{re} civ., 8 mars 2012, n° 11-10.225.

Cass. 1^{re} civ., 19 mars 2009, n°07-17.802.

Cass. 1^{re} civ., 12 avril 2005, *Sté Lusitania c/M.X* : Gaz. Pal. 2006, 1, jurisprudence p.1166.

Cass. 1^{re} civ., 8 juin 2004, *Société Voyages et Pèlerinages de Notre-Dame du Salut*, n° 01 13.40.

CA Aix-en-Provence, 7 mars 2006, *SARL Eurocroisières c/ Mme V. et autres*, JurisData n° 2006-30095.

CA Paris, pôle 5, 5^e civ., 15 novembre 2012, n°11/01742, JurisData n°2012-027224.

CA Aix-en-Provence, 10^e civ., 20 mars 2013, n°11/07525.

CA Aix-en-Provence, 10^e civ., 26 juin 2013, n°2013/254.

CA Paris, 28 juin 1995, JurisData n°1995-022887.

CA Versailles, 3^e civ., 30 octobre 2014, n°1300486.

Cass. 1^{re} civ., 18 juin 2014, n°13-11898.

TGI Paris, 1^{er} février 2008, *Navire Paul Gauguin*, DMF 2009, p.704.

CA Paris, 16 février 2001, D.2001, p.2343, note Y.Dagorne-Labbé

TABLE DES MATIERES

PARTIE I – LES DIVERSES OBLIGATIONS DE L’ORGANISATEUR DE CROISIERE	12
CHAPITRE I - L’influence du régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers sur la responsabilité de l’organisateur de croisière	12
§1 - L’obligation de sécurité de l’organisateur de croisière	12
A/ L’omniprésence du besoin de sécurité dans le transport maritime de passagers	12
1/ La naissance de l’obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers	12
2/ L’incidence de la création du contrat de passage sur l’obligation de sécurité du transporteur	13
3/ Une obligation de sécurité renforcée face aux fautes humaines.	14
4/ Sécuriser le déplacement : une obligation accessoire à l’obligation fondamentale du transporteur d’assurer le déplacement.	15
B/Une obligation de sécurité marquée par une obligation de moyens stricte et une obligation de résultat atténuée.....	16
1/ L’obligation de sécurité définie en fonction de la liberté de mouvement du passager maritime.....	16
2/ La liberté du mouvement du passager : fondement de la distinction entre l’accident collectif et l’accident individuel	17
3/ L’obligation du passager de se soumettre à la discipline du bord.....	19
§2 - La mise en place d’une assurance obligatoire du transporteur par la Convention d’Athènes de 2002.....	19
A/ Un mécanisme d’assurance obligatoire pour une meilleure protection de la victime.	19
B/ La preuve de la souscription d’une assurance.....	21
C/ La mise en place d’une action directe du passager contre l’assureur du transporteur.....	22
D/ Le naufrage du navire Costa Concordia : exemple d’un évènement couvert par les polices d’assurances dommages.....	22
CHAPITRE II – L’influence du droit de la consommation sur la croisière maritime et les nouvelles obligations de l’organisateur de croisière.	24
§1 - Loi du 18 juin 1966 et loi du 13 juillet 1992 : difficulté d’application de deux lois impératives organisant des régimes de responsabilité différents.....	24

A / Le contrat de croisière maritime : contrat de voyage à forfait soumis aux règles protectrices du consommateur.....	24
1/ Nécessité de conciliation du droit maritime et du droit de la consommation	24
2/ L'incidence de la qualification du contrat de voyage en un forfait touristique sur la norme applicable.....	26
B/ L'organisateur de croisière et l'agence de voyages : les professionnels du contrat de croisière.....	28
1/ L'agence de voyages et l'organisateur de croisières solidairement responsables de l'inexécution du contrat.....	29
2/ La responsabilité de l'agence de voyages.....	30
3/ L'organisateur armateur de croisière.....	32
§2 - Une protection renforcée du passager de croisière maritime.....	33
B/ Le droit à l'information du croisiériste.....	34
1/ Mise en place d'un niveau élevé de protection des passagers par le règlement européen n°1177/2010.....	34
2/ Mise en place d'une protection particulière des passagers handicapés et des passagers à mobilité réduite (PHMR).....	35
PARTIE II - UNE NECESSITE D'HARMONISATION DES REGLES APPLICABLES A LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR DE CROISIERE.....	36
CHAPITRE I - Un régime de responsabilité différant selon le caractère interne ou international de la norme applicable	36
§1 - Multiplicité de normes applicables à la responsabilité de l'organisateur de croisière.....	36
A/ Droit interne : loi du 18 juin 1966 et loi du 13 juillet 1992.....	37
1/ La question de l'abrogation des dispositions de la loi du 18 juin 1966.....	37
2/ L'application concurrente des dispositions de la loi du 18 juin 1966 et de celles de la loi du 13 juillet 1992.....	39
B/ Droit international : Convention d'Athènes de 1974	40
C/ Les règlements communautaires et l'amélioration de l'indemnisation des passagers victimes d'accidents maritimes	42
D/ L'articulation des dispositions internationales et du Code des transports.....	43
§2 - Un régime de responsabilité dualiste déterminé en fonction de l'évènement générateur du préjudice en cas de dommages corporels ou de mort.....	44
A/ Un régime de responsabilité applicable à tout accident survenu pendant le transport maritime en droit international	45

B/ Une responsabilité pour faute présumée en cas d'accident collectif.....	46
1/ La notion d'accident collectif en droit international.....	46
2/ La notion d'accident collectif en droit interne.....	47
a/ Conception élargie de la notion d'accident collectif.....	47
b/ Effets du régime de responsabilité pour faute présumée du transporteur.....	48
3/ Cas de force majeure et diligence du transporteur comme preuve exonératoire de responsabilité.....	48
C/ Une responsabilité pour faute prouvée en cas d'accident individuel	49
1/ La notion d'accident individuel en droit international	49
2/ La notion d'accident individuel en droit interne	49
§3 - Dommages résultant de l'exécution du contrat de transport maritime : facteur déterminant du régime de responsabilité de l'organisateur de croisière en droit interne.....	52
A/ Responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière en cas d'accident survenu en dehors du transport maritime.....	52
B/ Responsabilité pour faute de l'organisateur de croisière en cas d'accident survenu pendant l'exécution des prestations de transport maritime	54
§4 - Régime juridique de responsabilité de l'organisateur de croisière applicable en matière de perte ou dommages aux bagages du passager	54
A/ La responsabilité de l'organisateur de croisière concernant les bagages, les bagages de cabine et les véhicules.....	54
1/ Le contrat de croisière soumis au droit international.....	54
2/ Le contrat de croisière soumis au droit interne.....	56
B/ La responsabilité de l'organisateur de croisière concernant les biens de valeur	57
1/ Le contrat de croisière soumis au droit international.....	57
2/ Le contrat de croisière soumis au droit interne.....	57
CHAPITRE II - Le cadre juridique de l'action en responsabilité contre l'organisateur de croisière et les professionnels de tourisme	57
§1 : L'identification des règles de conflit de lois pour la mise en place d'une action en responsabilité contre l'organisateur de croisière.....	58
A/ La recherche de la loi applicable au contrat de transport de passagers par le juge saisi.....	58
1/ L'identification de la loi applicable au contrat de croisière par rapport à la Convention de Rome du 19 juin 1980.....	58

2/ Le règlement Rome I et l'introduction d'une règle de conflit de lois spécifique aux contrats de transports de passagers.....	59
B/ La compétence juridictionnelle	60
1/ En droit interne	60
2/ En droit international.....	60
C/ L'action en responsabilité contre l'organisateur de croisière	61
1/ Les actions en responsabilité régies par le droit international	61
2/ L'action en responsabilité des victimes par ricochet.....	62
3/ Les actions en responsabilité régies par le droit interne	63
§2 - La limitation de responsabilité de l'organisateur de croisière et des professionnels du tourisme	64
A/ Une responsabilité limitée en droit international en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers	64
1/ le droit à la limitation de responsabilité de l'organisateur de croisière.....	64
2/ Le droit à la limitation de responsabilité de l'agence de voyages.....	66
3/ Déchéance du droit à la limitation de responsabilité	67
B/ Une responsabilité illimitée en droit interne en cas de décès ou de lésions corporelles	68

Résumé – La tragique affaire de naufrage du navire de croisière « Costa Concordia » a conduit à se poser la question de l'indemnisation des passagers victimes de cet accident et du régime de responsabilité applicable au transporteur de croisière maritime. Le domaine du transport maritime de passagers étant marqué par une variété de règles applicables, l'identification des règles de source interne, internationale ou européenne au régime de responsabilité du transporteur de croisière est rendue complexe. La responsabilité de l'organisateur, transporteur de croisière est gouvernée par une obligation de sécurité qui s'impose à ce transporteur, calquée sur l'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers. En droit interne, la responsabilité du transporteur de croisière est régie par la loi du 18 juin 1966 et par la loi du 13 juillet 1992. Cette loi du 13 juillet 1992 a conduit à considérer le croisiériste en tant que consommateur dans le cadre de ce type particulier de transport maritime de passagers, dans lequel différentes prestations et services autres que le simple transport maritime sont fournis aux clients. En droit international et européen, le règlement du 23 avril 2009 et la Convention d'Athènes de 1974 modifiée par le Protocole de 2002 contiennent des dispositions de nature à clarifier ce régime de responsabilité et d'améliorer les droits des passagers. Ces règles de sources variées instaurent un régime de responsabilité pour faute prouvée lorsque le dommage provient d'un accident individuel et un régime de responsabilité pour faute présumée lorsque le dommage résulte d'un accident collectif.

Summary – The tragic affair of shipwreck of the cruise ship “Costa Concordia”, led to the question of the compensation of damages suffered by passengers in this accident and the regime of liability applicable to the cruise carrier. This field of maritime carriage of passengers is governed by numerous applicable rules and identifying the source, International, European or domestic rule to the regime of liability of the cruise carrier is quite complex. As the maritime carrier of passengers, the cruise carrier has an obligation to exercise due diligence to assure the safety of passengers. In domestic law the liability of cruise carrier is ruled by the law dated 18th June 1966 and the law dated 13th July 1992. This second law led to consider the cruise passenger as a consumer in this particular type of maritime passenger transport, in which other services than simply carriage is provided to clients. In International and European law, the European regulation dated 23rd April 2009 and the Athens Convention of 1974 as amended by the 2002 Protocol contain provisions that would clarify the regime of liability and improve the rights of passengers. These various rules establish a regime of liability based on a proven lack of diligence of the carrier when damages result from a personal accident, and a regime of liability based on a presumed lack of diligence when damages are caused during a collective accident.

Mots clés : Croisière - Transport maritime – passagers – transporteur de croisière – organisateur de croisière – responsabilité – accident individuel – accident collectif – faute prouvée – faute présumée - dommage

