

UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-
MARSEILLE

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



*Centre de Droit Maritime et des
Transports*

Directeur : Christian Scapel
3, avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence CEDEX 1
Tél. 04.42.17.28.62 - 04.91.13.74.74 - Fax. 04.42.17.28.62

**LES DROITS DES PASSAGERS DANS LE TRANSPORT
MARITIME :**
L'INCIDENCE DU DROIT DE LA CONSOMMATION SUR LA PROTECTION DES
PASSAGERS

Laure GRACH

Année 2003-2004

SOMMAIRE

INTRODUCTION

L'essor du transport maritime de passagers et ses conséquences
 Les droits des passagers dans le transport maritime : les textes

PREMIERE PARTIE : LE DROIT DES PASSAGERS A UN CONTRAT EQUILIBRE

CHAPITRE 1 : LA PROTECTION PAR L'INFORMATION

SECTION 1 : LES OBLIGATIONS D'INFORMATION

§ 1- L'information des passagers en général

§ 2- L'information des passagers dans la croisière

SECTION 2 : LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION

§ 1- Les documents remis aux passagers

§ 2- Les documents transmis aux passagers par internet

CHAPITRE 2 : LA PROTECTION CONTRE LA REMISE EN CAUSE DES ENGAGEMENTS

SECTION 1 : L'ANNULATION DU CONTRAT

§ 1- L'annulation par le passager

§ 2- L'annulation par le transporteur

SECTION 2 : LES MODIFICATIONS DU CONTRAT PAR LE TRANSPORTEUR

§ 1- Les modifications avant le départ

§ 2- Les modifications après le départ

DEUXIEME PARTIE : LE DROIT DES PASSAGERS A LA SECURITE

CHAPITRE 1 : LES MESURES PREVENTIVES

SECTION 1 : L'ETABLISSEMENT DE NORMES DE SECURITE

§ 1- La réglementation

§ 2- Le contenu des normes de sécurité

SECTION 2 : L'APPLICATION ET LE CONTROLE DES NORMES DE SECURITE

§ 1- Les modalités du contrôle

§ 2- Les organes de contrôle

SECTION 3 : LES SANCTION PENALES DU DEFAUT DE CONTRÔLE

CHAPITRE 2 : LA REPARATION DES DOMMAGES CORPORELS

SECTION 1 : LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DANS LE DROIT FRANÇAIS ACTUEL

§ 1- Les conditions de la responsabilité

§ 2- La mise en œuvre de la responsabilité

SECTION 2 : L'AVENIR DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

§ 1- La remise en cause du fondement de la responsabilité

§ 2- L'augmentation des plafonds de responsabilité

QUELQUES PRECISIONS SUR LES TERMES UTILISES :

Le transporteur : le transporteur désigne la personne par ou pour le compte de qui le contrat de transport a été conclu. Le transporteur peut être la compagnie de transport, ou l'organisateur de la croisière (armateur ou agence de voyage).

Le transport simple ou transport sec : c'est le déplacement en bateau d'un point à un autre ; on l'oppose à la croisière qui suppose un déplacement en mer, avec des escales et d'autres services accessoires, ce qui correspond à ce que la loi du 13 Juillet 1992 appelle « un voyage à forfait ».

Le passager : le terme désigne la personne qui est transportée à bord du navire et qui ne fait pas partie de l'équipage ; dans la croisière, on l'appelle « croisiériste ».

L'organisateur de croisière : l'organisateur de croisière est la personne qui construit la croisière. Il peut s'agir :

- d'un armateur, propriétaire du navire
- d'une agence de voyage qui affrète un navire ; dans ce cas, on a deux contrats : un contrat d'affrètement avec le propriétaire et un contrat avec les clients.

La vente de voyage : le terme de vente est juridiquement impropre puisque le contrat porte sur une prestation de services, mais il est habituellement utilisé. La vente de voyage (transport simple et croisière) peut être assurée :

- soit directement par le transporteur (compagnie de transport ou organisateur de la croisière) ou par ses agents,
- soit par des agences de voyages qui jouent le rôle de simple intermédiaire.

INTRODUCTION

L'essor du transport maritime de passagers et ses conséquences :

Avec le développement du tourisme, le transport maritime de passagers a pris ces dernières années un essor considérable. Une clientèle de plus en plus nombreuse utilise le navire comme moyen de transport sur de courtes distances et comme sources de loisirs (¹). Sur les courtes distances, il

¹ R.Rodière, Traité général de droit maritime, Affrètements et transports, T.3, Dalloz 1970, n° 1070 et s. ; P. Veaux Fournier, Transport maritime de passagers, Jurisclasseur commercial, Fasc. 1277 ; dossier de l'IMTM, La croisière maritime, Annales 1998 et plus

permet d'assurer un trafic avec les pays proches où le voyageur entend se rendre rapidement avec son véhicule, c'est notamment le cas pour la France des lignes sur l'Angleterre et la Corse. La croisière correspond à une autre forme de tourisme. Elle offre à une clientèle aisée qui recherchent calme et dépaysement un circuit touristique en mer, avec escales et excursions à terre. Le passager s'attache davantage aux prestations accessoires telles que logement, nourriture, ambiance à bord, excursions organisées à l'occasion des escales..., qu'à la rapidité du déplacement. Traditionnellement, la croisière est organisée par un armateur qui est propriétaire des navires qu'il exploite ⁽²⁾. Mais le succès de la formule tient à l'intervention des agences de voyages. Constituées d'abord pour procéder à des réservations sur les navires, les trains ou les hôtels, elles ont organisé des voyages en proposant un programme détaillé pour un prix forfaitaire, d'où le nom de « voyage à forfait ». Ainsi l'agence peut organiser une croisière en affrétant un navire ⁽³⁾.

Cette activité est marquée par une évolution toujours soutenue. Le marché mondial est évalué à 130 millions de passagers dont 24 millions pour la transmanche et 48 millions pour les liaisons sur la Baltique. L'industrie de la croisière connaît une expansion extraordinaire. On estime le marché à 10 millions de personnes en 2000.

Les armateurs ont adapté leurs navires à ces nouveaux besoins. Pour les trajets de courte distance, le navire doit être rapide, avoir une grande capacité d'accueil pour les personnes et les véhicules. Les déplacements s'effectuent à l'aide de transbordeurs appelés « car ferries » ou « rouliers à passagers ». La tendance est au gigantisme avec la mise en exploitation d'unités géantes pouvant transporter jusqu'à 2000 passagers et 400 voitures. Leurs superstructures de plus en plus hautes peuvent accueillir de nombreux ponts pour les voitures et les passagers. Ils sont de plus en plus rapides et sur une flotte de 3000 transbordeurs classiques, 690 sont considérés comme des engins à grande vitesse circulant à plus de 25 nœuds. On trouve dans cette catégorie toute une série d'engins maritimes à faible tirant d'eau :

particulièrement sur l'aspect juridique, l'article de M. le Professeur P. Bonassies « La responsabilité de l'armateur de croisière p. 103 et s.

² Christine Roussat, La croisière maritime, une analyse sectorielle d'une activité en mutation, Annales IMTM précitées, p. 103 et s.

³ L'affrètement mettant à la disposition de l'agence le navire qui lui permettra d'exécuter les contrats de transport qu'elle aura conclus avec ses clients, R.Rodière, n° 1022, p. 243 et P. Bonassies, article précité. C'est ainsi que TMR que procède à Marseille. Dans ce cas, on a deux contrats : un contrat d'affrètement avec le propriétaire du navire et un contrat avec les clients croisiéristes qui n'ont de lien contractuels qu'avec l'organisateur de la croisière (CA Aix en Provence, 24 Janvier 1985, DMF 1987, p 420).

aéroglosses (4), hydroptères (5), hydroglisseurs semi-submersibles (6), catamarans semi-submersibles dont la coque immergée et la faible surface flottante permettent de percer les vagues.

Les navires affectés à la croisière sont souvent d'anciens paquebots de ligne aménagés (7), soit des unités neuves conçues comme de véritables hôtels flottant (8). On assiste également dans ce domaine au développement des navires de grande taille supérieurs à 60 000 tonnes pouvant accueillir jusqu'à 2600 passagers (9).

Cela explique que les transports par mer peuvent être dangereux. Si les accidents de navire à passagers sont relativement peu nombreux (10), un simple accident affectant un navire transportant un grand nombre de personnes peut se transformer en véritable catastrophe. On peut citer l'abordage du *Dona Paz* en 1987 par un pétrolier philippin qui fit 4400 morts ; le naufrage du *Neptune* au large d'Haïti en 1993 qui fit 1800 victimes ; de l'*Estonia* en mer Baltique en 1994 qui fit 852 victimes (11) ; du *Joala* au large du Sénégal en 2002 qui fit 1600 victimes.

Il faut donc assurer la sécurité des passagers en prévenant les accidents et organiser un régime de responsabilité qui leur permette d'être correctement indemnisés.

Ce développement correspond aussi à *un accroissement de la puissance des armateurs et des organisateurs de croisières*. De ce fait, se renforce le déséquilibre entre les partenaires économiques : les armateurs se trouvant en position de force vis à vis des passagers (toujours plus nombreux mais individuellement démunis) à qui ils imposent les conditions de leur contrat, rédigées dans leur intérêt exclusif, sans que leur contractant soit en mesure de les connaître et de les discuter. De tels contrats conduisent à des

⁴ Hovercraft : engin amphibies portés sur coussin d'air pour se déplacer sur l'eau.

⁵ Engins équipés d'ailes portantes intégrées à la coque qui leur permettent de déjauger à partir d'une certaine vitesse.

⁶ Engins à fond plat et à propulsion aérienne qui à grande vitesse planent sur l'eau.

⁷ Norway, ancien France ; Queen Elisabeth II.

⁸ Tel le *Queen Mary II* construit récemment par les chantiers de l'Atlantique .

⁹ Selon la *Cruise Line international Association*, la flotte mondiale de navire de croisière s'élevait en 1994 à 131 navires d'une capacité globale de 102 014 couchettes, cité par M.Boisson, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Véritas 2003, n°437.

¹⁰ Sur les sinistres recensés en 1996 sept concernaient les rouliers et rois des navires de croisières, chiffres cités par M.Boisson, n° 438.

¹¹ Au total 10 500 personnes ont trouvé la mort en dix ans dans des accidents survenus sur des navires à passagers, chiffres donnés par M.Boisson, n° 438.

contrats d'adhésion ⁽¹²⁾. Dès lors apparaît la nécessité de protéger les passagers contre les abus de puissance économique en leur assurant le plein exercice de leurs droits : droit d'être entendu, droit d'être informé, droit de choisir. Dans cette optique, il faut mettre en place des mécanismes propres à assurer l'équilibre entre les partenaires et à conférer au passager une véritable liberté de contracter ⁽¹³⁾.

Les droits des passagers dans le transport maritime : les textes.

Pour assurer la protection des passagers dans le transport maritime, le législateur français ⁽¹⁴⁾ est intervenu dans un premier temps pour réglementer le transport de passagers ainsi, la loi du 18 Juin 1966 et le décret du 31 Décembre 1966 centrent leur protection sur le contrat de passage et le contrat de croisière. Puis dans un deuxième temps, il a mis en place des règles plus générales qui ne fondent plus la protection sur une catégorie de contrat, mais sur la qualité de consommateur du cocontractant.

Le droit maritime :

Les textes internes sont intervenus tardivement ce qui a permis au législateur de tenir compte de l'évolution récente du transport maritime de passagers, de lutter contre les abus des contrats d'adhésion et en même temps de rapprocher autant que possible le régime interne du régime international qui découlait de la convention de Bruxelles du 29 Avril 1961.

Jusqu'à la loi du 18 Juin 1966, le contrat de transport maritime de passagers était resté en dehors des lois et ne reposait que sur des clauses contractuelles, avec les abus qui pouvaient s'ensuivre s'agissant d'un contrat d'adhésion, telles les clauses de style dans ces contrats supprimant ou réduisant la responsabilité du transporteur ⁽¹⁵⁾. Dans ce contexte, la loi du 18

¹² Le contrat d'adhésion se caractérise par le fait que si chacune des parties demeure libre de le conclure ou non, son contenu est décidé par la volonté de l'une des parties, l'autre se bornant à agréer en bloc ce qui lui est imposé par la première. Sur la question : Ph.Malaurie, Droit des obligations, Cujas 10^{ème} éd., n° 328, p. 202 et J. Calais, Droit de la consommation, Dalloz 6^{ème} éd., p. 180, n° 162.

¹³ Le droit civil ne crée pas de régime propre au contrat d'adhésion qui obéit aux règles du droit des obligations qui sont insuffisantes pour lutter contre les abus, J Calais-Auloy et F. Steinmetz, Droit de la consommation, Dalloz 6^{ème} éd. 2003, n° 21, p.19.

¹⁴ Comme l'activité maritime est essentiellement internationale, les règles de conflit de lois sont très importantes, sur la question voir P. Veaux Fournerie, Transport maritime de passagers, Jurisclasseur commercial, Fasc. 1277, n° 8 à 15. Mais nous limiterons notre étude aux règles de fond en droit français.

¹⁵ Certes la cour de cassation les a jugées inopposables à la victime en cas de dol ou de faute lourde, ou nulles en se fondant sur la règle selon laquelle la personne était hors

Juin 1966 et le décret du 31 Décembre 1966 réglementent, par des dispositions impératives (sauf les articles 66 à 71 du décret qui sont supplétives), le contrat de passage et le contrat de croisière.

Le contrat de passage est le contrat par lequel « l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage » (art. 34 al.1 de la loi de 1966). Deux limites doivent être posées à l'application de ce texte : il faut d'abord que le contrat s'effectue à titre onéreux ⁽¹⁶⁾ ; il faut aussi qu'il y ait un déplacement maritime ⁽¹⁷⁾.

Au plan international, ce contrat relève de plusieurs conventions. Il s'agit de la convention de Bruxelles du 29 Avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer et de la convention de Bruxelles du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, dont seule la première est en vigueur ; et d'autre part de la convention d'Athènes du 13 Décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de bagages, suivie d'un premier protocole de modification en date du 19 Novembre 1976 (entré en vigueur) et d'un second en date du 1^{er} Novembre 2002 (non entré en vigueur). La position de la France au regard de ces conventions est singulière : après avoir ratifié en 1965 la convention de 1961 qui a inspiré la loi de 1966 sur le contrat de passage ; elle a dénoncé cette convention en 1975 et depuis n'a toujours pas ratifié la convention. Mais « cela ne veut pas dire que les dispositions de ces conventions soient sans effet au regard du droit français, car leur domaine d'application est défini de manière très large en fonction soit du pavillon du navire transporteur, soit du lieu d'embarquement ou de débarquement du passager, soit du lieu de la conclusion du contrat de passage. Il suffit que par l'un de ces éléments de rattachement, le contrat puisse se rattacher au système juridique d'un Etat signataire pour que les dispositions de la convention correspondante soit applicables. Donc un passager français à bord d'un navire battant pavillon d'un Etat contractant, ou ayant embarqué ou débarqué dans un port d'un Etat contractant ou ayant conclu son contrat dans un Etat contractant sera soumis à cette convention internationale alors que la France n'y est pas partie » ⁽¹⁸⁾.

commerce de sorte que toute clause limitant la réparation du dommage corporel était contraire à l'ordre public; mais ces solutions étaient exceptionnelles, P. Veaux-Fournerie, Transport maritime de passagers et de leurs bagages, Jurisclasseur commercial, Fasc. 1277, n°17.

¹⁶ Ce qui exclut du champ d'application de la loi les transports bénévoles et les transports clandestins, A. Vialard, n° 513 et 514, p. 445 et 446.

¹⁷ Il n'y a pas contrat de passage lorsque des personnes sont invitées à visiter un navire accosté, il en sera de même d'un navire amarré à demeure servant de restaurant ou d'hôtel.

¹⁸ A. Vialard, Droit Maritime, PUF 1997, p.443, n°511.

Les techniques utilisées par la loi de 1966 pour assurer la protection des passagers sont celles traditionnellement retenues dans tous les modes de transport ⁽¹⁹⁾ : « la forme du document de transport est réglementée ; la responsabilité du transporteur est soumise à un statut impératif favorable par certains côtés aux intérêts du cocontractant (il bénéficie d'une présomption de responsabilité ; les clauses d'irresponsabilité ne lui sont pas opposables). Mais malgré une volonté affichée de protéger le faible, le législateur défend l'entreprise de transport en plafonnant la réparation, ce qui la protège contre des actions en responsabilité qui pourraient être financièrement ruineuses pour elle.

Le contrat de croisière ⁽²⁰⁾ est régi par le chapitre IV de la loi de 1966. Mais il n'existe pas de convention internationale pour encadrer cette forme d'exploitation des navires. Par ce contrat, une agence de voyage ou une compagnie de navigation promet, moyennant rémunération, à son client un voyage en mer avec divers services qui englobent des excursions à terre, des programmes culturels ...

Le contrat de croisière est voisin du contrat de passage, mais il s'en distingue par trois éléments : la complexité des services promis au client ; promis par un contrat qui a organisé le voyage du client et le caractère collectif de la croisière, l'offre de croisière s'adresse à plusieurs personnes ⁽²¹⁾.

Il existe aussi des croisières qui ne méritent pas la qualification de croisière maritime, qui ne sont donc pas soumises aux dispositions du chapitre IV, ce qui pose le problème de la définition de la croisière maritime. A défaut de précision légale, on retiendra la définition donnée par Monsieur Bonassies qui permet de la caractériser : « la croisière maritime est l'activité qui consiste à offrir à des clients, appelés croisiéristes, une prestation principale de voyage maritime, dans des conditions particulières de confort et d'agrément, prestation éventuellement accompagnée de prestations complémentaires » ⁽²²⁾. Il ressort de cette définition que la croisière est maritime si tous les déplacements se font par voie de mer ou encore si les déplacements à terre sont accessoires par rapport au déplacement maritime

¹⁹ J.P. Tosi, Droit des transports et droits des consommateurs de transport, Mélanges en l'honneur de Jean Calais-Auloy, Dalloz 2003.

²⁰ R ;Rodière, p. 325, n° 1100.

²¹ R.Rodière, p.333, n°1108 ; arrêt Mazerand Civ. 15 Février 1977, JCP 1977, II, 18 757, note Rodière, dans cette affaire, la cour de cassation dénie à la croisière la qualification de maritime, car le voyage ne présentait pas les caractères décrits ci-dessus.

²² P. Bonassies, article précité dans dossier INTM 1998.

(²³). Le déplacement par voie de mer se distingue du déplacement fluvial, ainsi la jurisprudence considère que la croisière fluviale ne relève pas de la loi de 1966 (²⁴).

Comment la loi du 18 Juin 1966 tente-t-elle de protéger les croisiéristes contre les promesses imprécises ou fallacieuses des organisateurs de croisières ? Par deux moyens : elle réglemente la formation du contrat et rend l'organisateur de la croisière seul responsable de la bonne exécution du voyage quelle que soit la qualité de son intervention, ce qui permet aux clients déçus d'avoir un seul interlocuteur, son cocontractant qui ne pourra pas dégager en touche en invoquant la responsabilité des prestataires qui ont assuré le service.

La sécurité des passagers est, elle, assurée par des conventions internationales qui édictent des règles techniques sur la structure des navires, les installations électriques, la protection contre l'incendie, le sauvetage, telles notamment, les Conventions dites Solas sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety of life at sea), notamment la convention Solas 1974 qui est entrée en vigueur le 25 Mai 1980 et qui depuis a été plusieurs fois amendée en tenant compte des améliorations techniques apportées à la sécurité des navires (²⁵).

Le droit de la consommation :

L'objectif du droit de la consommation est de protéger le plus faible, donc les consommateurs qui sont naturellement en position de faiblesse vis à vis des professionnels, donc à ce titre « les consommateurs de transport » (²⁶). En droit interne, depuis les années quatre vingt, le droit de la consommation s'est progressivement enrichi d'une multitude de dispositions destinées à équilibrer les relations entre professionnels et consommateurs.

²³ P.Veaux-Fournerie, Transport maritime de passagers et de leurs bagages, Jurisclasseur commercial, Fasc. 1279, n°31 et R.Rodière, n°1108, p.334.

²⁴ Paris 1^{er} Juin 2001, D.2002, SC, p.1319, précité, avec une note critique de Monsieur Delebecque : pour une croisière d'abord fluviale sur le fleuve Saint Laurent, puis maritime et qui s'est déroulée dans sa majeure partie en mer, assortie de diverses prestations telles que le transport aérien et les excursions en option lors des escales prévues, la cour d'appel considère que dans la mesure où l'organisateur de la croisière « n'apporte pas la preuve que la panne du navire s'est produite en pleine mer, « elle ne saurait se prévaloir de l'exception résultant de l'article 48 de la loi du 18 Juin 1966... ». Mais l'argument n'est pas selon M. Delebecque convaincant « si l'on rappelle que le droit fluvial est plus proche du droit maritime que du droit terrestre et qu'un paquebot fût-il en déplacement sur des lacs ou des rivières présente toutes les caractéristiques d'un navire ».

²⁵ Sur l'évolution de la réglementation internationale de la sécurité maritime, M. Boisson, n° 439 et s. et infra 2^{ème} partie.

²⁶ L'expression est empruntée à J.P. Tosi.

Cet ensemble de règles sont regroupées dans le code de la consommation ⁽²⁷⁾ qui pose les règles générales du droit de la consommation qui s'appliquent à l'ensemble des biens ou des services offerts au consommateur. Mais ces règles générales sont complétées par des règles spéciales qui sont faites pour protéger les consommateurs de tel bien ou tel service déterminé. Tel est notamment le cas de la loi du 13 Juillet 1992 et du décret du 15 Juin 1994 qui réglementent l'organisation et la vente de voyages et de séjours. Bien que ce texte ne mentionne pas expressément l'activité de croisière maritime dans son champ d'application, la jurisprudence récente ⁽²⁸⁾ considère qu'une croisière maritime ne serait qu'une variété de voyage à forfait, ce qui va dans le sens de l'assimilation du contrat de croisière maritime au contrat de voyage à forfait régi par la loi du 13 Juillet 1992 ⁽²⁹⁾.

Ces différents textes mettent en œuvre des techniques juridiques identiques ⁽³⁰⁾. Ils s'efforcent de garantir aux consommateurs une bonne information qui leur permette de s'engager en connaissance de cause, de les protéger contre les clauses abusives, en donnant au juge le pouvoir de contrôler le contenu des contrats et d'annuler les clauses abusives, enfin d'assurer leur sécurité par des dispositions qui leur évite de subir un préjudice, ou à défaut qui permettent de réparer le préjudice déjà réalisé.

Le droit positif (droit maritime et droit de la consommation) offre ainsi au passager un important dispositif de protection. Il faut voir comment il va lui permettre de conclure un contrat équilibré et comment il va assurer sa sécurité. La question présente un intérêt tout particulier à une époque où le droit des passagers est en train d'évoluer. Au niveau du droit communautaire, la commission européenne se propose d'étendre au transport maritime de personnes les mesures de protection déjà prises dans le transport aérien ⁽³¹⁾ et prépare dans ce sens un règlement qui devrait être prêt courant 2004 ⁽³²⁾. Au niveau international, le Protocole d'Athènes du 1^{er} Novembre 2002 ⁽³³⁾ retient un certain nombre de mesures pour améliorer les droits des passagers. C'est dans cet esprit que nous envisagerons :

²⁷ J. Calais et F. Steinmetz, Droit de la consommation, Dalloz 6^{ème} éd. 2003.

²⁸ Paris 1^{er} Juin 2001, D. 2002, SC, p. 1319, obs. Ph. Delebecque « Quel est le droit applicable aux croisières maritimes ? ».

²⁹ Sur le débat soulevé par cette question : A. Vialard, n° 530, p.458 et infra 1^{ère} partie et 2^{ème} partie.

³⁰ J. Calais n° 23 et s., p.20 et s.

³¹ Le règlement CE n° 2027/97 du 9 Octobre 1997 ; Ch. Scapel, La responsabilité du transporteur aérien de passagers réformée par le droit communautaire, RAE 1997, p.66.

³² Communication de la commission concernant l'amélioration de la sécurité des bateaux à passagers dans la Communauté, 25 mars 2002.

³³ En annexe.

1ère Partie : Le droit des passagers à un contrat équilibré
2ème Partie : Le droit des passagers à la sécurité.

1ère PARTIE :

LE DROIT DES PASSAGERS A UN CONTRAT EQUILIBRE

Le contrat de passage et de croisière sont des contrats d'adhésion qui impliquent une inégalité entre les parties qui favorise des abus de puissance économique au détriment des passagers et entraîne un déséquilibre de la convention (³⁴). Ces abus sont d'autant plus graves que les passagers font confiance et adhèrent globalement au contrat sans connaître ou comprendre toutes les clauses.

Pour lutter contre ces déséquilibres, la loi offre deux remèdes. D'abord, elle donne au « consommateur de transport » une véritable liberté de contracter par une meilleure information (Chapitre 1 : La protection par l'information) ; ensuite, elle le protège contre les clauses abusives par lesquelles le professionnel s'octroie des avantages excessifs, c'est ainsi qu'elle régleme les clauses susceptibles de remettre en cause les engagements des parties (Chapitre 2 : La protection contre la remise en cause des engagements contractuels).

³⁴ Cf introduction

CHAPITRE 1 :

LA PROTECTION PAR L'INFORMATION

L'information a pour objet de permettre à celui qui n'a ni les connaissances ni les aptitudes nécessaires d'apprécier l'utilité que doit lui procurer le contrat et elle a pour effet de rendre le consentement du consommateur plus éclairé. Au stade de la formation du contrat, l'information des consommateurs présente une importance fondamentale comme le souligne le professeur Jean Calais-Auloy « *Le déséquilibre dans les relations entre professionnels et consommateurs tient pour une bonne part à l'inégalité de leur information : les professionnels connaissent les biens ou services qu'ils mettent sur le marché, alors que les consommateurs sont pour la plupart incapables de les juger par avance et de les comparer entre eux. Le droit à l'information est devenu l'un des thèmes majeurs de toute politique de défense des consommateurs* » ⁽³⁵⁾. L'obligation d'information s'impose, comme à tout professionnel, aux transporteurs maritimes de passagers et aux organisateurs de croisières. Après avoir présenté les différentes obligations d'information que la loi met à leur charge (Section 1), nous verrons comment elles sont transmises aux passagers (Section 2).

SECTION 1 : LES OBLIGATIONS D'INFORMATION DU TRANSPORTEUR

Différents textes de portée générale mettent à la charge du transporteur une obligation d'information : ceux du droit des transports d'abord et surtout ceux du droit de la consommation (§ 1). Ces obligations sont renforcées dans la croisière maritime, car la croisière est une opération complexe en raison de la diversité des prestations fournies et des personnes en présence (armateur, agence de voyages, organisateur de croisières) et de leur rôle dans la vente de voyage qui justifient des exigences spéciales d'information (§ 2).

§ 1- L'information des passagers en général ⁽³⁶⁾

L'information des passagers peut se faire de deux façons : par la publicité qui touche les clients potentiels et par la communication de renseignements sur les éléments essentiels du contrat. La publicité a pour but

³⁵ J. Calais et F. Steinmetz, Droit de la consommation, Dalloz 2003, 6ème édition, p. 51, n° 49.

³⁶ Les règles que nous allons présenter s'appliquent à tous les contrats de transport maritime de passagers, y compris à la croisière.

d'attirer le passager en vantant les services, elle ne doit pas être trompeuse. L'obligation de renseignement a pour but de protéger le consentement des passagers.

I – L'obligation de renseigner

Divers textes imposent au transporteur en sa qualité de professionnel une double information : une information dans le contrat qui doit comporter certaines mentions obligatoires et une information préalable qui consiste à porter dans l'offre des renseignements sur les caractéristiques des biens ou des services et sur les prix.

1° Les mentions du billet de passage :

Dans une approche consumériste, l'article 63 du décret du 31 Décembre 1966 oblige les parties à faire figurer dans le contrat de passage, des *mentions obligatoires* pour que les passagers en cas de litige puissent établir les éléments du contrat et l'étendue de leurs droits. L'exigence des mentions obligatoires suppose la rédaction d'un écrit qui devient ainsi une condition de forme ⁽³⁷⁾

Par le biais des mentions qui figurent sur le billet de passage, le passager peut :

- identifier les parties : nom et raison sociale du transporteur et nom du passager ;
- identifier le voyage : nom et date et lieu d'embarquement, port de débarquement et au besoin escales prévues ;
- connaître le prix du transport et le numéro de cabine.

Les billets délivrés par la compagnie énoncent au verso des conditions générales de transport qui sont librement déterminées par le transporteur ⁽³⁸⁾.

Mais l'article L.35 de la loi de Juin 1966 prévoit que le billet de passage est remplacé par un simple ticket dont les mentions sont abrégées pour les simples traversées assurées par des vedettes en quelques minutes.

Ces mentions qui dans l'esprit du législateur de 1966, ont *un rôle probatoire* ⁽³⁹⁾ pourraient aussi jouer un rôle informatif, sous réserve que le passager en ait eu connaissance au moment de la conclusion du contrat. Or en pratique, le passager ne peut en prendre connaissance que lorsqu'il vient

³⁷ Infra section 2.

³⁸ Infra section 2 : présentation et valeur de ces documents contractuels.

³⁹ Infra sanction.

chercher son billet de passage, c'est à dire après la conclusion du contrat ⁽⁴⁰⁾. Cependant, le droit de la consommation permet de corriger les effets négatifs de cette pratique. L'article L.134-1 du code de la consommation ⁽⁴¹⁾ permet, en effet, au passager de demander au transporteur avant la conclusion du contrat de lui transmettre pour information un exemplaire de la convention qu'il propose habituellement.

2° L'information sur les prestations :

L'article L.111-1 du code de la consommation prévoit une obligation générale d'information qui oblige le professionnel vendeur ou prestataire de services à mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service avant la conclusion du contrat de vente ou de prestation de services. Mais la loi ne précise pas les formes de l'information ; elle peut être écrite ou orale.

a) Origine et fondement du texte :

Ce sont les tribunaux qui ont introduit une obligation d'information qui pèse sur tous les professionnels, dans la phase de la formation du contrat ⁽⁴²⁾. Ils se sont initialement fondés sur l'article 1602 du code civil qui met à la charge du vendeur une obligation pré-contractuelle de renseignement : « *Le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi il s'oblige* » et ils l'ont ensuite généralisée en l'appliquant à toutes sortes de contrats ⁽⁴³⁾, quelle que soit la qualité du contractant, consommateur ou non.

Cette règle a été reprise telle quelle par l'article L.111-1 du code de la consommation qui l'applique aux relations entre professionnels et consommateurs. Elle s'impose donc au transporteur dans le cadre du transport maritime de passagers. En vertu de cette obligation, le transporteur supposé le mieux informé est tenu de porter à la connaissance de son partenaire, avant la conclusion même du contrat, les renseignements nécessaires sans lesquels ce dernier ne peut donner un consentement libre et éclairé. Cette obligation est réciproque. Elle s'impose aussi au passager qui doit avertir son cocontractant sur des faits qui sont de nature à lui permettre de conclure le contrat en connaissance de cause.

De nombreux fondements sont invoqués pour l'obligation de renseignement. Pour certains auteurs, c'est à la théorie des vices du

⁴⁰ Infra, section 2.

⁴¹ Infra.

⁴² Ph. Malaurie, Droit des obligations, T.2, Cujas 10^{ème} édition, p. 371, n° 634 et s..

⁴³ J. Calais, n° 52, p.52.

consentement qu'il convient de se référer, l'absence de consentement constituant un dol par réticence. D'autres auteurs rattachent cette obligation à l'article 1135 du code civil ⁽⁴⁴⁾. D'autres enfin y voit l'application du principe général de l'article 1134 al.3 du code civil et de la bonne foi qui doit présider à l'exécution du contrat et par extension à la conclusion du contrat. C'est cette dernière analyse que semble retenir aujourd'hui la jurisprudence et la doctrine. Ainsi, pour Monsieur Malaurie, « *l'obligation d'information est due au titre du devoir de loyauté, d'honnêteté et de bonne foi qui impose à celui qui dispose de l'information de collaborer et de coopérer en la transmettant à celui qui l'ignore* » ⁽⁴⁵⁾.

b) Contenu de l'information :

- L'information à la charge du transporteur :

Avant la conclusion du contrat le professionnel doit fournir à son cocontractant les informations indispensables à la saine conclusion du contrat. Le transporteur ou son agent doit donc indiquer au passager les caractéristiques essentielles de la prestation de transport. Mais le contenu de l'information à donner au consommateur est imprécis. Que faut-il entendre par « caractéristiques essentielles » ? Pour Monsieur Malaurie ⁽⁴⁶⁾ « L'étendue de cette obligation est souvent liée à la profession du débiteur ; elle dépend aussi de la nature du contrat. L'obligation de renseignement ne doit porter que sur les *informations utiles au contractant*, c'est à dire les faits pertinents.... L'étendue de cette obligation dépend aussi de la complexité de l'obligation ou de la chose promise, de la compétence respective des contractants et de leurs relations contractuelles antérieures. On peut à cet égard distinguer le simple renseignement, la mise en garde et le conseil, cependant ces obligations sont diversifiées et il est difficile de les distinguer » ⁽⁴⁷⁾.

⁴⁴ En ce sens, Civ. 27 Oct 1981, D.82, IR, 532.

⁴⁵ Ph. Malaurie, Les obligations, 10^{ème} éd. Cujas, p. 372, n° 634.

⁴⁶ Ph. Malaurie, cité, n° 635, p. 373.

⁴⁷ Il ne faut pas confondre l'obligation précontractuelle de renseignement avec l'obligation contractuelle de renseignement. En effet, le vendeur a après la conclusion du contrat une autre obligation de renseigner l'acheteur et de le conseiller notamment sur la manière d'utiliser la chose vendue, sur les précautions d'emplois, les incompatibilités... Il s'agit alors d'une obligation contractuelle, car résultant du contrat lui même, et se situant non plus au niveau de la conclusion du contrat, mais à celui de son exécution. Certes, la jurisprudence actuelle ne fait pas de distinction entre ces deux obligations car leurs fondements moraux sont identiques. Il faut préciser que l'article L.111-1 ne concerne que la première.

Qu'est-ce qu'une information utile ? On peut considérer que l'information utile est celle qui est susceptible d'entraîner chez le créancier une réaction, c'est à dire celle qui présente un intérêt pour le cocontractant en ce sens qu'elle va l'amener à modifier son consentement ou plus largement son comportement : s'il avait connu l'information, il aurait refusé de conclure le contrat. Les tribunaux estiment que l'information n'est due que dans la mesure où le professionnel sait que l'information est déterminante pour le contractant.

Se pose alors la question de relever les *caractéristiques essentielles du service dans le contrat de transport maritime de passager*. Il faut ainsi savoir quels sont les éléments déterminants pour le passager. Sont évidemment essentielles dans le contrat de transport les informations portant sur le service : il faut pouvoir identifier le service ou les services proposés (pour le transport simple : les destinations, dates et heures, durée du voyage ; pour la croisière : les circuits proposés, les escales et les autres services touristiques), connaître le prix du ou des services proposés. Le passager doit aussi connaître les modalités d'exécution des prestations : le navire, le prestataire, éventuellement les intermédiaires.

C'est là un minimum nécessaire, d'autres informations sur les conditions particulières du transport sont aussi essentielles dans ce type d'opération : mode de paiement (acomptes, arrhes), conditions de délivrance du billet, conditions d'annulation, de remboursement, de modification des réservations, cession de billet...

En pratique, de nombreux transporteurs exécutent cette obligation spontanément, en éditant un catalogue ou un dépliant qu'ils remettent au client, dans lequel ils fixent leurs conditions générales de vente ⁽⁴⁸⁾.

- L'information à la charge des passagers :

Dans de nombreux contrats, il est prévu que le passager doit avertir le transporteur de son état de santé, ce qui lui permettra de mieux apprécier les risques qu'il prend en acceptant de transporter cette personne. On peut lire dans certains contrats la clause suivante :

« Tous les passagers sont tenus de communiquer à la compagnie les éventuelles informations concernant leur état de santé et les soins particuliers et/ou assistance nécessaire en situation d'urgence, dès la réservation ou en cas d'éventuelles variations entre le moment de la réservation et l'embarquement ».

⁴⁸ Infra II et Section 2 .

Les informations ainsi recueillies sont personnelles, elles doivent être conservées pendant le temps nécessaire et sauvegardées pour ne pas être utilisées (protection de la vie privée).

Le passager est aussi tenu de communiquer, au transporteur ou à l'agence, selon la réglementation internationale SOLAS, déjà au moment de la réservation leurs propres identités : nom, prénom, sexe, nationalité, date de naissance, type de véhicules et numéros d'immatriculation, le cas échéant. Les passagers situés hors de l'union européenne (et hors l'espace Schengen) doivent en outre fournir des informations suivantes : numéro de passeport et date d'expiration, date d'expiration du visa le cas échéant.

Dans la même perspective d'information, l'article L.134-1 du code de la consommation prévoit la remise préalable des documents contractuels . Cette disposition permet au passager, qui en fait la demande, de prendre connaissance avant la conclusion du contrat des conditions générales du contrat de transport, ce qui lui permet de conclure en connaissance de cause. Sinon, il lui faudra attendre de recevoir le billet de passage, après la conclusion du contrat pour en prendre connaissance ⁽⁴⁹⁾.

3° L'information sur les prix et conditions de vente: ⁽⁵⁰⁾

L'article L 113-3 Code de la consommation met de façon générale à la charge du vendeur ou du prestataire de service une obligation d'information sur les prix. Cette disposition oblige les prestataires et vendeurs à fournir trois éléments d'information : les prix, les limitations éventuelles de responsabilité contractuelle, les conditions particulières de la vente.

- Les prestataires et vendeurs doivent d'abord informer les consommateurs sur *les prix*. Le passager doit être clairement informé, avant de contracter, du prix total du voyage ou du séjour à payer. L'article 15 de l'arrêté du 3 Décembre 1987 relatif à l'information du consommateur sur les prix ⁽⁵¹⁾ pose une règle générale applicable à tous les services qui ne font pas l'objet de réglementation particulière. Elle vise ainsi tous les services de

⁴⁹ Supra.

⁵⁰ Lamy droit économique, 2004, n° 5037 et s. « l'information du consommateur sur les prix et conditions de vente ».

⁵¹ « Toute information sur les prix de produits ou de services doit faire apparaître, quel que soit le support utilisé, la somme totale toutes taxes comprises qui devra être effectivement payée par le consommateur, exprimée en monnaie française. Toutefois peuvent être ajoutés à la somme annoncée, les frais ou rémunérations correspondant à des prestations supplémentaires exceptionnelles expressément réclamées par le consommateur et dont le coût a fait l'objet d'un accord préalable ».

transport, y compris ceux qui sont le fait de personnes publiques ⁽⁵²⁾. Les compagnies maritimes de transport de passagers, les agences et organisateurs de voyages doivent, comme tous les prestataires de services, la respecter.

Le prix annoncé doit comprendre l'ensemble des marges commerciales et des frais, hormis ceux correspondant à des prestations supplémentaires exceptionnelles. Pour la croisière, le prix est établi par l'énumération des prestations fournies, mais aussi par la détermination des éléments qui restent à la charge de l'acheteur. Doivent être considérées comme valables les clauses telles que « sauf indication contraire, les prix ne comprennent pas » qui sont suivies d'une énumération des prestations à ajouter en supplément du coût du séjour affiché ⁽⁵³⁾.

Toute opération de promotion ou de remises sur les prix doit indiquer les dates de validité des tarifs pratiqués ainsi que le montant des taxes et redevances qui s'ajoutent à ce prix. En l'absence de ces mentions, l'opération de promotion pourrait être sanctionnée au titre de la publicité mensongère.

Les prix doivent être indiqués TTC, car toute information sur les prix destinée aux consommateurs doit « faire apparaître, quelque soit le support utilisé, la somme totale toutes taxes comprises qui devra être effectivement payée... ». Au prix du passage peuvent s'ajouter les taxes portuaires. En ce qui concerne la croisière maritime, l'article 98-9 du décret du 15 Juin 1994 précise qu'il faut distinguer les sommes dues par le consommateur au titre des prestations touristiques et celles concernant les redevances et autres taxes (portuaires, d'aéroport...).

L'information sur les prix doit être indiquée en monnaie nationale (Arrêté du 3 Décembre 1987). Cette obligation s'impose aux entreprises établies en France dès lors que la publicité est diffusée en France.

- Les prestataires et vendeurs doivent informer les consommateurs *sur les limitations éventuelles de responsabilité contractuelles*. Cette information ne concerne que les contrats de prestations de services, car les clauses limitatives de responsabilité sont interdites dans les contrats de vente conclus entre professionnels et consommateurs. Elles le sont également par la loi de 1966 dans les contrats de transports de passagers ⁽⁵⁴⁾.

⁵² Il a, ainsi, été jugé que la SNCF n'est pas dispensé d'informer ses passagers sur ses tarifs : Reims 18 Oct. 2001, D. 2002, p.1276.

⁵³ Lamy Tourisme, n° 210-66.

⁵⁴ Infra 2ème partie, chapitre 2.

- Les prestataires et vendeurs doivent informer les consommateurs *sur les conditions particulières de la vente*. L'information vise les conditions contractuelles et non le produit ou service faisant l'objet du contrat. Selon l'Administration l'information doit, en particulier, porter sur les conditions et les effets des contrats proposés à la clientèle, ainsi que les conséquences de leur exécution tardive ou défectueuse, ou de leur inexécution, par exemple : les modalités de paiement (acomptes, arrhes, délais de paiement...), les modalités et délais de livraison ou d'exécution des prestations, le défaut ou le retard de paiement, l'annulation du contrat, les conditions des produits défectueux (conditions d'échange ou de remboursement, étendue de la garantie commerciale), les conditions de résolution, de résiliation ou de reconduction du contrat (⁵⁵).

Les modalités de cette information sont fixées par arrêtés du ministre chargé de l'économie après consultation du conseil national de la consommation. *Il n'existe pas, concernant le transport maritime de passagers, d'arrêtés fixant des limitations éventuelles de responsabilité et des conditions particulières de vente dans ce secteur d'activité*. Il en résulte que les obligations résultant de l'article 113-3 ne sont pas applicables sur ce point à notre matière.

Cependant, pour les agences de voyage, il existait un arrêté du 14 Juin 1982 relatif aux conditions générales de vente régissant les rapports entre les agences de voyage et leur clientèle. Cet arrêté se trouve aujourd'hui implicitement abrogé et remplacé avec la loi du 13 Juillet 1992 (⁵⁶).

Le prix de toute prestation de service doit faire l'objet d'un affichage dans les lieux où la prestation est proposée au public. Mais la circulaire du 19 Juillet 1988 permet également, bien que l'arrêté du 3 Décembre 1987 ne l'ait pas prévu, de réaliser la publicité des prix en mettant à la disposition des clients des catalogues et des tarifs (⁵⁷). A l'heure actuelle, les prestataires disposent d'une grande latitude dans le choix du procédé d'information. Le prix peut apparaître sur un lecteur de vidéo catalogue, d'appareil télématique comme le minitel ou sur une offre véhiculée par l'informatique. Mais quelle

⁵⁵ Cité dans Lamy droit économique.

⁵⁶ Infra.

⁵⁷ En pratique, on constate que les tarifs et les conditions de voyage sont affichés dans les compagnies de transports ou dans les agences qui commercialisent leurs services. En ce qui concerne les croisières maritimes, les tarifs des séjours sont communiqués aux clients dans les « catalogues » éditées par les organisateurs, infra section 2.

que soit la modalité utilisée, elle ne doit laisser place à aucune équivoque⁽⁵⁸⁾.

4° La sanction du défaut d'information :

Aucune sanction spéciale n'est édictée sur le plan civil en cas de méconnaissance de ces obligations : la loi de 1966 ne prévoit pas de sanctions dans l'hypothèse où le billet ne serait pas délivré, ou que les indications portées sur le billet seraient inexactes ou incomplètes ; les articles L. 111-1 et L. 113-3, n'en prévoit pas non plus en cas de non respect de l'obligation de renseignement.

La question est de savoir si l'écrit exigé par la loi de 1966 pour le contrat de passage et si les informations des art. L 111-1 et 113-3 sont exigées à peine de nullité.

En ce qui concerne le non respect des formes prescrites par la loi de 1966, le législateur a prescrit la rédaction d'un écrit pour le contrat de passage sans énoncer la sanction attachée à l'inobservation de cette règle. On peut hésiter sur le point de savoir si l'écrit est exigé en vue de la preuve ou à titre de solennité, c'est à dire à peine de nullité. Selon Monsieur Rodière, le contrat n'est pas solennel, mais consensuel, « le mot « constatées » dans l'article 34 al.1 indique bien qu'il ne s'agit pas d'une règle de solennité. D'après cet auteur le billet prouve à la fois l'existence du contrat et le contenu des obligations de l'une et l'autre des parties⁽⁵⁹⁾. Il en résulte que le non respect des formes prescrites n'entraînent pas la nullité du contrat. Mais en cas de litige, l'absence d'écrit obligera à faire la preuve du contrat par d'autres moyens (ici, comme il s'agit d'un acte mixte, le passager non commerçant peut faire la preuve par tous moyens).

En ce qui concerne le manquement aux obligations d'information prévues aux articles L 111-1 et L.113-3, la loi prévoit des sanctions pénales, mais ne prévoit pas de sanctions civiles.

Le défaut d'information sur les caractéristiques essentielles d'un bien ou d'un service peut constituer un délit de tromperie : l'article L.213-1 du code de la consommation punit d'amende et d'emprisonnement celui qui trompe ou tente de tromper son cocontractant sur les caractéristiques du produit ou du service.

⁵⁸ Infra.

⁵⁹ R. Rodière, p. 247, n° 1025.

Les règles posées par l'article L.113-3 en matière de prix sont sanctionnées par des peines d'amende prévues pour les contraventions de 5^{ème} catégorie par l'article R.113-1 du code de la consommation.

La question qui se pose est de savoir si la sanction pénale a une incidence sur la sanction civile et peut justifier la nullité du contrat. La question s'est posée à propos d'un contrat de location d'un photocopieur. Le locataire demandait la nullité du contrat en application de l'article L.113-3 du code de la consommation, au motif que la société en faisant apparaître dans le contrat la somme totale toutes taxes comprises avait manqué à son obligation d'informer. La cour de cassation rejette cet argument, elle estime que le seul manquement aux exigences d'information sur les prix formulées par l'art. L 113-3 ne peut entraîner la nullité du contrat. Il en résulte que « la sanction pénale ne peut à elle seule justifier la nullité du contrat »⁽⁶⁰⁾.

Sur la base du droit commun, l'inexécution de ces différentes obligations ne peut entraîner la nullité du contrat que lorsqu'elle est génératrice d'un vice du consentement. Le défaut d'information peut constituer un dol par réticence et peut ainsi être annulé sur la base de l'article 1116 C.civ.

Lorsque l'obligation d'informer n'est pas génératrice d'un vice du consentement, les tribunaux peuvent la sanctionner par la responsabilité civile qui peut donner lieu à des dommages intérêts. La jurisprudence rattache alors l'obligation d'information à une obligation générale de loyauté et de bonne foi. Il suffit qu'il y ait un manquement à la loyauté contractuelle et que ce manquement soit générateur d'un dommage pour l'autre partie pour mettre en œuvre la responsabilité civile du débiteur de l'obligation⁽⁶¹⁾.

II- L'obligation de ne pas tromper

L'information des passagers peut aussi se faire par la publicité. La publicité qui constitue une technique de promotion des ventes est en principe libre. Toutefois, l'importance de son influence et les abus auxquels elle a donné lieu ont conduit le législateur à prendre des mesures en vue d'assurer la protection des consommateurs. L'article L.121-1 du code de la

⁶⁰ Civ. 1, 15 Déc. 1998, D. 2000, Som. 45 et RTDciv. 1999, p.383, obs. J.Mestre.

⁶¹ Civ. 1, 13 Nov. 2002, IR, 3188, mais la jurisprudence juge que, bien que cette obligation d'informer se situe pendant la période précontractuelle, elle est de nature contractuelle et donc qu'elle met en jeu la responsabilité contractuelle et non la responsabilité délictuelle.

consommation interdit la publicité trompeuse ⁽⁶²⁾. Dans le domaine du voyage et de la croisière, les catalogues édités par les agences de voyages sont parfois très accrocheurs, et les messages très prometteurs sont parfois éloignés de la réalité. Les voyageurs déçus peuvent alors porter plainte contre le transporteur ou l'organisateur de croisière pour publicité trompeuse ⁽⁶³⁾. La question se pose de savoir à quelles conditions et avec quels effets.

1° Les éléments constitutifs du délit de publicité trompeuse :

D'après l'article L.121-1 qui définit la publicité trompeuse, trois conditions doivent être réunies pour que le délit soit constitué : il faut une publicité, cette publicité doit être trompeuse et elle n'est punissable que si elle porte sur les éléments visés à l'article L.121-1.

a) La notion de publicité :

La loi régleme la publicité sans en donner de définition. Certains auteurs ⁽⁶⁴⁾ l'ont caractérisée par son aspect incitatif et lucratif : la publicité c'est « tout message adressé par un professionnel au public dans le but de stimuler la demande de biens ou de services ». La cour de cassation retient une définition plus large qui s'appuie essentiellement sur l'aspect informatif du message. Elle considère comme publicité « tout moyen d'information destiné à permettre au client potentiel de se faire une opinion sur les caractéristiques des biens ou des services qui lui sont proposés » ⁽⁶⁵⁾. Cette définition a été critiquée par certains auteurs ⁽⁶⁶⁾, elle est approuvée par d'autres, car « quoique contenue dans un message simplement informatif, la publicité attire les consommateurs dès lors qu'elle fait apparaître un bien ou un service sous un jour favorable » ⁽⁶⁷⁾.

⁶² Depuis la loi Toubon du 4 Août 1994 la publicité doit être rédigée en langue française. Elle doit aussi respecter les droits des concurrents : ainsi la publicité ne doit pas être utilisée pour agir de façon déloyale et constituer à leur égard un acte de concurrence déloyale, par exemple en détournant une marque.

⁶³ Sur le plan pénal, ces litiges pourraient aussi être appréhendés sous l'angle de la tromperie sur les qualités substantielles d'une prestation de services, prévue par l'art. L. 213-1 du code de la consommation, par exemple, Crim. 04 Mai 2004, D.4 Juin 2004, Act., p.9. Il faut aussi noter que pareil comportement de l'agence de voyages peut également être sanctionné sur le plan civil pour inexécution du contrat : l'agence étant responsable de la bonne exécution de son voyage, sauf cas de force majeure : infra chapitre 2.

⁶⁴ J. Calais, n° 129, p.136.

⁶⁵ Crim. 14 Oct. 1998, JCP, E, 1999, p.462 ; RTDcom 1999, p.526.

⁶⁶ J.C. Fourgoux, note sous Crim. 25 Juin 1985, D.1985, J., p.81.

⁶⁷ J.Calais, n° 129, p.136.

b) Le caractère trompeur de la publicité :

C'est l'élément essentiel du délit. Il ne pose pas de difficultés lorsque le message est entièrement faux. Mais l'article L.121-1 réprime aussi la publicité de nature à induire en erreur. La présentation de la publicité peut amener les clients à croire qu'ils vont bénéficier de telle prestation, ce qui est inexact. Pour apprécier le caractère trompeur de la publicité, les tribunaux se réfèrent au consommateur moyen. La jurisprudence prend en compte le degré de discernement de la moyenne des consommateurs, c'est à dire de l'ensemble des consommateurs visé par la publicité en cause. C'est en ce sens que se prononce la Cour de justice des communautés européennes puisqu'elle considère que « le juge doit se référer à l'attente présumée d'un consommateur moyen, normalement informé, et raisonnablement attentif et avisé »⁽⁶⁸⁾.

Parfois les tribunaux se montrent peu optimistes sur le degré de discernement de la moyenne des consommateurs. Ainsi la cour de cassation⁽⁶⁹⁾ vient de condamner pour publicité trompeuse l'organisateur de croisière qui proposait dans sa publicité une croisière intitulée « Le France, 51ème Festival de Cannes » au cours de laquelle les croisiéristes étaient invités à gravir les marches du Palais des Festivals avant d'assister en avant-première à la projection du film de clôture et à participer au dîner de clôture du festival à bord du « France » qui devait réunir 800 personnalités. Elle considère que la présentation de la publicité pouvait amener les clients à croire qu'ils allaient participer aux principales manifestations du Festival de Cannes, ce qui était inexact, puisque la projection du film n'était offerte qu'alternativement avec le dîner de clôture auquel les croisiéristes n'étaient pas conviés puisqu'il était réservé aux seuls festivaliers.

c) L'objet de la publicité :

La publicité trompeuse n'est punissable que si elle porte sur un des éléments visés par l'article L.121-1. Les éléments cités par la loi sont si nombreux qu'elle ne paraît laisser aucun cas de tromperie hors du champ d'application de la répression. Les cas les plus souvent relevés par les tribunaux concernent la tromperie sur le bien proposé, sur le service proposé,

⁶⁸ CJCE 16 Juillet 1998, Rec.CJCE 1998, I, p.4657 ; J Franck, « Publicité trompeuse quel consommateur choisir ? », REDC 1/2000, p.93. Selon Monsieur Calais, p.128, n°129, cette approche doit être nuancée « certains messages s'adressent à l'ensemble des consommateurs, d'autres à telle catégorie particulière de consommateurs, d'autres à des professionnels. Tel message qui ne tromperait pas un consommateur avisé, peut être de nature à tromper la plupart des consommateurs auxquels il s'adresse ».

⁶⁹ Crim. 04 Mai 2004, D.Juin 2004, Act., p.9.

sur l'opération envisagée (conditions de la vente ou de la prestations proposée, et notamment le prix), sur l'identité ou les qualités du partenaire économique.

Dans le cas de la publicité faite par une agence de voyage, une bonne partie du contentieux a pour cause la non réalisation de prestations prévues au programme : par exemple, la publicité faite par une agence de voyages pour un circuit touristique ne correspondant en rien à celui annoncé ⁽⁷⁰⁾. Toutefois la jurisprudence opère une distinction entre la suppression ou la modification d'une prestation essentielle et celle de prestations mineures. Pour que la publicité soit réprimée, il faut que les services offerts soient nettement différents des services annoncés. Ainsi la cour d'appel de Colmar ⁽⁷¹⁾ a relaxé une agence de voyages qui avait organisé une croisière sur le Danube, et qui avait été poursuivie pour tromperie sur les qualités substantielles, car certains arrêts ou visites annexes avaient été annulés ou remplacés, en constatant que la « partie essentielle » du voyage ayant déterminé les participants, « était constituée par la croisière sur le Danube qui s'était déroulée conformément au programme établi, et que les visites annulées ou remplacées ne constituaient que des « parties mineures » du programme et non des parties substantielles ». Cette décision peut être rapprochée d'un arrêt de la cour de cassation du 4 Février 1986 qui établit également la distinction entre les prestations essentielles promises par l'agence de voyage et celles mineures, seul le non respect des premières entraînant l'application du délit. Le caractère « essentiel » s'entend de la prestation qui a déterminé les participants à choisir le séjour ou le voyage en question plutôt qu'un autre. Par déduction, on peut considérer comme mineure toute prestation sans influence sur le consentement des parties au contrat, la seule modification du programme dans son déroulement journalier doit être considérée comme un simple aléa non constitutif de publicité mensongère.

d) L'élément moral de la publicité trompeuse :

L'infraction de publicité trompeuse est un délit d'imprudence. Le délit suppose l'imprudence ou la négligence de l'auteur qui consiste à ne pas avoir

⁷⁰ Trib Corr.Toulouse 14 Avril 1977, JCP ed. G, 1979, II, 19029, Paris, 7ème Ch. 19 Sept. 1980, Jurisdata, n°000586 ; Colmar 24 Janvier 1986, BID 1986, n°6, p.62 ; Crim. 4 Févr. 1986, D 1986, IR, p.39, RTDcom 1987, obs Hémarid et Bouloc ; Jurisclasseur, Agence de voyages, Responsabilité civile art. 1382 à 1386, Fasc.312-2, n°33 ; C Bertrand, « Publicité mensongère et tromperie en matière de prestations de services fournies par les agences de voyages et les voyagistes », BID 1986, n°6, p.69 ; Crim. 04 Mai 2004, D.4 Juin 2004, Act., p.9 précité.

⁷¹ 24 Janvier 1986, BID 1986, n° 6, p.62.

vérifié la véracité du message avant de l'avoir diffusé. Selon Monsieur Calais « on en conclura qu'un annonceur n'est pas punissable s'il a diffusé de bonne foi une publicité trompeuse après avoir procédé à toutes les vérifications possibles, celles-ci ne lui ayant pas permis de découvrir l'inexactitude du message . Vis à vis des agents de l'administration, c'est à l'annonceur de prouver qu'il a effectué les vérifications requises. Rares seront probablement les annonceurs qui parviendront de cette façon à échapper à la répression ».

2° La répression de la publicité trompeuse :

Les articles 121-2 et s. du code de la consommation désignent les personnes responsables, organisent les poursuites et fixent les sanctions.

C'est l'annonceur pour le compte duquel la publicité est diffusée qui est responsable à titre principal de l'infraction (art. L. 121-5). L'annonceur est « la personne qui, ayant des biens ou des services à proposer au public, donne l'ordre de diffuser un message » ⁽⁷²⁾. C'est à lui de vérifier que la publicité n'est pas trompeuse.

Qui a la qualité d'annonceur dans le cas d'une croisière maritime ? Tout dépend du rôle de l'agence de voyage dans l'organisation de la croisière.

Si l'agence de voyage n'est qu'un distributeur de voyages fournis par un armateur ou un organisateur de croisière, elle ne peut avoir la qualité d'annonceur et les faits reprochés ne peuvent pas lui être imputables. Sa responsabilité pénale sera le plus souvent écartée. Ainsi la cour d'appel de Reims dans un arrêt du 14 Décembre 1984 a relaxé le dirigeant d'une agence de voyage au motif qu'il ne pouvait se voir imputer l'« obligation de vérification de la réservation sur place et de la conformité des lieux qui pesait à titre principal sur la société voyageur et sur la direction locale du Motel ».

En revanche, si l'agence de voyage est l'organisateur de la croisière : elle conçoit, édite et diffuse les catalogues publicitaires qui présentent les voyages qu'elle a créés ou fait organiser pour son compte. Elle aura la qualité d'annonceur et elle sera reconnue coupable du délit de publicité trompeuse, même si elle fait vendre par des distributeurs les voyages qu'elle a organisés, car la jurisprudence estime qu'il appartient à l'annonceur de s'assurer en permanence et par tous moyens utiles que le programme arrêté reçoit sur place une exécution conforme aux prestations annoncées ⁽⁷³⁾.

⁷² J Calais, n° 131.

⁷³ Crim. 4 Février 1986.

Lorsque l'annonceur est une personne morale, l'art. L.121-6 admet, depuis la loi n° 2001-504 du 12 juin 2001 art 3-II, la responsabilité pénale des personnes morales pour le délit de publicité trompeuse.

La recherche et la constatation des infractions relèvent de trois administrations (L.121-2) : la DGCCRF (direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes), la direction générale de l'alimentation, le service de métrologie.

Le juge peut dès qu'il est saisi faire cesser la publicité trompeuse en ordonnant sa suppression ou l'arrêt de sa diffusion sans attendre la décision définitive (L.121-3).

La publicité trompeuse est sanctionnée des mêmes peines que les fraudes et falsifications art. L. 213-1 : à titre principal un emprisonnement de deux ans et/ou une amende de 37 000 euros ; le maximum de l'amende peut être porté à 50% des dépenses de publicité.

A titre complémentaire, la personne peut être tenue de diffuser des messages rectificatifs et le juge peut faire ordonner aux frais du condamné de publier le jugement.

§ 2 - L'information des passagers dans la croisière

L'obligation d'information dans la croisière est renforcée en raison de la complexité des prestations promises et de l'intervention des agences de voyage dans l'organisation de la croisière ⁽⁷⁴⁾. La loi du 18 Juin 1966 et la loi du 13 Juillet 1992 relative à la vente de voyage et de séjour mettent à la charge de l'organisateur de la croisière des obligations particulières qui ont pour but d'informer le passager.

I – La loi du 18 Juin 1966

Le législateur a voulu protéger les croisiéristes contre des promesses imprécises et trompeuses. D'où des règles impératives concernant la conclusion du contrat de croisière. L'article L.47 de la loi du 18 Juin 1966 exige la rédaction de titres de croisière, et les articles D. 78 et 79 du décret du 31 Décembre 1966 précisent les formes imposées au contrat de croisière maritime.

⁷⁴ Supra et R. Rodière, n° 1096 et 1097, p. 322 et 323.

1° Le contenu du billet de croisière :

Le législateur fixe le contenu du billet de croisière et marque ainsi son souci de protéger le client en l'informant sur les services compris dans le prix de la croisière.

L'article D.78 précise que le billet de croisière doit porter les mentions suivantes :

- 1° le nom et le type de navire
- 2° les nom et adresse de l'organisateur de croisières
- 3° Les noms et adresse du passager ou de son représentant
- 4° La classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris
- 5° les ports de départ et de destination
- 6° les dates prévues de départ et d'arrivée
- 7° les escales prévues
- 8° les services accessoires promis au passager.

L'article D.79 précise que le titre de croisière comprend le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage et des coupons de croisière « correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre ». Ainsi, le passager pourra vérifier les prestations qui lui sont promises et en cours de voyage en constater l'exécution ou la non exécution.

2° La sanction :

En l'absence d'écrit, c'est à dire en cas de non remise du billet de croisière ou du carnet de coupons, le passager peut invoquer la nullité du contrat (l'article 47). Le contrat de croisière est un contrat solennel et l'écrit sous la forme du billet de croisière est une condition de validité du contrat, pas une règle de preuve ⁽⁷⁵⁾. Cette solennité et la nullité qu'elle entraîne marquent la volonté du législateur de protéger le passager contre les abus perpétrés par les agences de voyages. En effet, cette nullité est une nullité relative qui ne peut être mise en œuvre que par le seul passager ; alors que c'est la nullité absolue qui aurait due être retenue puisque ce type de nullité sanctionne la non respect des formes d'un contrat solennel.

En cas d'omission de l'une des mentions obligatoires qui doivent figurer sur le billet de croisière, se pose, à défaut de précision de la loi, le problème de la sanction. Faut-il considérer que l'absence de l'une des mentions équivaut à une absence de titre, et donc se prononcer pour la

⁷⁵ R.Rodière n° 1107, p.332 ; Aix en Provence 18 Déc. 1978, DMF 1979, p.722.

nullité, en se fondant sur la caractère impératif de l'article D.78 ? Ou faut-il considérer que l'omission ne doit être sanctionnée que par l'éventuelle responsabilité de l'organisateur de la croisière ? Monsieur Rodière ⁽⁷⁶⁾ a une réponse nuancée, il estime qu'« exceptionnellement la sanction serait la nullité dans les cas où les omissions ou les erreurs sont telles que le document remis comme billet de croisière ne peut pas mériter ce nom ». Dans les autres cas, en l'absence de dommage au passager, il n'y a pas lieu de sanctionner.

II – La loi du 13 Juillet 1992

Pour lutter contre le manque de renseignements qui peut pénaliser le voyageur avant son départ, la loi du 13 Juillet 1992 relative à la vente de voyages et de séjours et le décret du 15 Juin 1994 ⁽⁷⁷⁾ mettent l'accent sur l'importance de l'information à donner au client durant la phase préalable au contrat. Bien que ce texte ne mentionne pas expressément l'activité de croisière dans son champ d'application, la jurisprudence récente considère qu'une croisière maritime n'est qu'une variété de voyage à forfait défini à l'article 2 de la loi ⁽⁷⁸⁾. Il en résulte que l'organisateur de croisière est tenu des obligations de l'agence de voyage, notamment en ce qui concerne l'information des voyageurs : préalablement à la conclusion du contrat, et dans le contrat qui doit contenir toute une série de mentions.

1° L'information préalable :

Au stade de l'offre contractuelle, l'article 15 de la loi oblige le vendeur à faire figurer dans l'offre des mentions obligatoires à des fins informatives. Il en résulte que les vendeurs de croisières maritimes sont tenus de fournir par écrit préalablement à la formation du contrat aux personnes désireuses de contracter avec eux des informations très détaillées. Le texte ne précise, cependant, pas en quoi consiste l'écrit. Il peut s'agir d'une brochure de voyage, d'un devis ou d'une proposition de programme de voyage ⁽⁷⁹⁾.

⁷⁶ p. 336, n° 1110.

⁷⁷ La matière était réglementée par la loi du 11 Juillet 1975, complété par l'arrêté du 14 Juin 1982. Cet arrêté qui mettait à la charge des agences des obligations lourdes, a très largement inspiré le contenu de la directive de la CEE du 13 Juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuit à forfait. Les dispositions de cette directive ont été mises en œuvre en France par la loi du 13 Juillet 1992, complétée par le décret du 15 Juin 1994.

⁷⁸ Paris 25ème Chambre, Sect. B, 1^{er} Juin 2001, D. 2002, p. 1319, obs. Ph. Delebecque précité.

⁷⁹ L'offre de voyage peut être aussi véhiculée par un support télématique ou informatique, elle doit alors faire l'objet d'une confirmation écrite, infra section 2.

La loi laisse au règlement le soin de préciser le contenu de ces informations qui relèvent de deux ordres différents :

L'information doit porter sur l'objet du contrat. L'article 96 du décret définit l'étendue exacte de l'obligation de renseignements imposée au vendeur avant la conclusion du contrat. Il prévoit que treize catégories de renseignements doivent être apportées, par écrit, au futur client. Ce dernier pourra ainsi comparer les offres émanant des différents professionnels et effectuer son choix en connaissance de cause.

L'information est aussi de nature juridique. L'offre doit rappeler ou plutôt apprendre au consommateur la règle de droit qu'elle reproduit, afin qu'il connaisse exactement les droits et les obligations qu'elle lui confère. L'article D. 104 prévoit que les dispositions des articles 95 à 103 doivent obligatoirement figurer sur les brochures. De la sorte, le voyageur sera mis au courant de la protection que la loi lui assure.

Ces informations sont d'ailleurs reprises dans le contrat lorsque le client décide de conclure et à ce titre, elles engagent le vendeur (art D 97). Cependant, le vendeur peut « se réserver expressément le droit d'en modifier certains éléments ; il doit dans ce cas, indiquer clairement dans quelle mesure cette modification peut intervenir et sur quels éléments »⁽⁸⁰⁾.

2° L'information dans le contrat:

Si l'offre préalable doit être détaillée, le contrat qui doit être établi en double exemplaire, l'est encore plus (article L.17). L'article 98 du décret prescrit pas moins de dix neuf rubriques de renseignements qui doivent être délivrés au consommateur.

Comme pour l'information préalable les dispositions de l'article D 98 doivent obligatoirement figurer dans le contrat de voyage (D. 104). Elles sont reproduites au verso du bulletin d'inscription⁽⁸¹⁾.

Cette exigence d'informations est critiquée par la doctrine qui la juge excessive, car trop d'information tue l'information⁽⁸²⁾ : pour Monsieur

⁸⁰ Sur la force contractuelle des informations préalables, infra section 2 et chapitre 2. Sur les modifications du contrat, infra Chapitre 2, Section 2.

⁸¹ Infra Section 2.

⁸² A Batteur, « La protection illusoire du consommateur par le droit spécial de la consommation : réflexions sur la réglementation nouvelle régissant les contrats de vente de voyage », D.1996, Chr., p.82 et Plaisant, « essai sur la notion de consommateur en droit positif », JCP 1993, I, n° 3655 et note sous Civ. 1, 14 Mai 1991, JCP 1991, II, n° 16 821.

Plaisant « plus on augmente le nombre de mentions dans l'offre préalable, plus on accroît les difficultés de la compréhension pour le client ; noyé sous les informations ce dernier aura la tentation de les ignorer en bloc » ; pour Madame Bateur, le client ne lira pas un aussi long contrat, il ne le fera qu'après coup s'il rencontre des difficultés pendant le voyage ; dans ce cas, « le formalisme n'aura pas rempli son rôle de prévention ».

3° La sanction du défaut d'information :

La loi de 1992 qui exige la rédaction de l'information précontractuelle et du contrat et qui en fixe aussi le contenu, ne prévoit pas de sanctions en l'absence d'écrit ou d'écrit incomplet, c'est à dire en cas d'omission d'une des mentions obligatoires.

a) L'absence d'écrit :

On peut se demander si l'écrit est exigé à titre de solennité ou simplement comme mode de preuve. Si on adopte la première analyse, la sanction est la nullité. Si on suit la seconde, le contrat est valable, seul se posera un problème de preuve de l'existence et du contenu du contrat.

Pour la jurisprudence, lorsque la loi exige la rédaction d'un écrit sans autre précision, on présume que c'est en vue de la preuve et non pas à peine de nullité. Mais ce raisonnement peut-il toujours être tenu lorsque la loi exige au profit du consommateur un écrit. On peut penser que si le législateur a dans un but d'information et donc de protection dicté des règles particulières, son intention était de sanctionner l'absence d'écrit par la nullité. C'est semble-t-il l'opinion de la cour d'appel de Paris ⁽⁸³⁾ dans le cas où une cliente s'était fait offrir par un ami des prestations qu'elle n'avait pas commandées. La cour considère que l'agence de voyage qui n'a pas établi de contrat par écrit, ne peut pas réclamer le règlement des prestations, même si la cliente a pu en bénéficier.

b) L'omission d'une mention obligatoire :

Si l'on considère que l'absence de mentions équivaut à l'absence d'écrit, dans ce cas la sanction, comme on vient de le voir, devrait être la nullité. Cette conception est sévère et ne correspond pas aux tendances de la jurisprudence ⁽⁸⁴⁾ qui estime que le contrat de voyage est valablement formé même s'il ne comporte pas toutes les mentions prévues à l'article 98 du décret du 15 Juin 1994. Cependant, dans ce cas, l'omission pourrait être,

⁸³ Paris, 25ème Ch., Sect.B, 29 Juin 2001, cité par Lamy Droit du tourisme, n° 210-62 .

⁸⁴ Paris 15 Nov. 2002, jurisdata n° 197288.

selon les règles du droit commun, constitutive d'un vice du consentement, notamment d'une erreur cause de nullité. L'omission pourrait aussi être sanctionnée par la responsabilité de l'organisateur de la croisière⁽⁸⁵⁾. Ainsi, l'organisateur d'une croisière engage sa responsabilité en fournissant une information inexacte ou incomplète sur l'assurance souscrite à l'occasion d'un transport⁽⁸⁶⁾. La responsabilité de l'organisateur peut encore être recherchée lorsqu'il⁽⁸⁷⁾ n'informe pas ses clients sur les formalités administratives et sanitaires à accomplir : le client bloqué aux frontières puisqu'il n'a pas le document pour entrer dans le pays peut poursuivre l'agence pour un manque d'information. Mais l'agence pourra s'exonérer de sa responsabilité en démontrant la faute client. C'est le cas lorsque le client n'a pas suivi les recommandations de la brochure et se présente aux frontières sans les documents requis⁽⁸⁸⁾.

SECTION 2 : LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION

Le formalisme informatif que nous avons évoqué dans la section précédente nécessite, le plus souvent, d'avoir recours à des documents écrits qui peuvent être remis aux passagers (§ 1) ou transmis à distance par des voies télématiques ou informatiques (§ 2).

§ 1- Les documents remis au passager

L'information des passagers peut se réaliser au travers de divers documents qui ne sont remis ni au même moment ni avec la même fonction. Ils ont d'ailleurs vis à vis du passager une autorité différente selon qu'ils sont remis avant ou après la conclusion du contrat ou selon que le passager a pu ou non en prendre connaissance lors de la formation du contrat. Leur opposabilité aux passagers supposent le respect de certaines conditions qui ne sont pas toujours respectées dans les contrats de transport maritime de passagers.

⁸⁵ Supra sanction § 1- I- 4°.

⁸⁶ Paris 30 Mars 1989, D 1989, IR, 141 ; ou qui n'informe pas clairement le client des conditions d'octroi de la garantie ou des causes d'exclusion : Nancy 26 Mai 1998, Jurisdata n° 049166), cité in Jurisclasseur Agence de voyage, Fasc. 312-2 n° 34.

⁸⁷ Paris 15 Nov. 2002, jurisdata n° 197288.

⁸⁸ TI Ivry sur Seine, 14 Oct.2002, n° 11-00- 000664, Epoux Burte c/ SA Jet Tours et SA Igesa Loisirs, cité in Lamy Tourisme n° 210-86 ; Aix en Provence 11ème ch. 23 Sept. 2002, Lentisco c/SARL Sabardu tourisme, Juris-data, n°2002-202554 : une touriste qui ne s'était pas muni du passeport tel qu'il l'était spécifié dans le catalogue, constitue une faute qui exonère l'agence de sa responsabilité

I - L'inventaire et la fonction des documents remis au passager

Les documents remis aux passagers qui permettent d'assurer leur information peuvent être regroupés en trois catégories : les premiers préparent le contrat, il s'agit des catalogues ou brochures, des tarifs, des conditions générales de vente ; les seconds réalisent le contrat, il s'agit du bulletin de réservation, du billet de passage ou de croisière ; les troisièmes permettent la correcte exécution du contrat, il s'agit de la carte d'embarquement et du carnet de croisière.

1° Les documents qui préparent le contrat :

a) Les brochures, catalogues et autres documents publicitaires :

Pour renseigner leurs futurs clients, avant la conclusion du contrat, les organisateurs de croisière et les transporteurs éditent des catalogues et des brochures qu'ils remettent à leurs clients avant la conclusion du contrat.

Il s'agit de documents publicitaires qui permettront d'attirer les clients en leur présentant les différents voyages (⁸⁹). Mais ces documents jouent aussi un rôle juridique, dans le cas d'une croisière maritime, ils assurent l'information précontractuelle imposée par l'art L 15 de la loi de 1992 et dans la mesure où la brochure comprend un tarif, ils assurent l'information sur les prix exigée par l'article L.113-3 du code de la consommation .

Ces brochures sont agréables dans leur présentation, car richement illustrées de photos paradisiaques ; mais elles sont aussi compliquées compte tenu du volume d'information qu'elles doivent contenir. Pour la croisière, elles comprennent :

- un catalogue qui est un descriptif des croisières proposées et des navires,
- un tarif qui assure la publicité des prix imposée par l'article L.113-3 du code de la consommation (⁹⁰) et un calendrier des départs,
- les conditions particulières, avec référence au contrat de passage (⁹¹),
- la retranscription des dispositions du décret de 1994,
- et la proposition d'un contrat d'assurances.

⁸⁹ Les informations qu'ils contiennent ne devront pas constituer une publicité trompeuse, supra section 1.

⁹⁰ Supra section 1.

⁹¹ Infra.

Des exemple :

• **Pour les croisières**, on prendra à titre d'exemple **la brochure du « Club Méd. croisières »** remise préalablement à la conclusion du contrat aux éventuels clients et qui stipule dans le préambule *des conditions particulières* que :

« La brochure « est constituée de deux documents indissociables : le « *Catalogue* » présentant les prestations proposées à bord et le « *Cahier des prix* » contenant les prix, les itinéraires de croisière et les conditions particulières. Ces documents ayant vocation à compléter ou modifier *la brochure générale de vente du Club Med dénommée Trident* (qui reproduit le texte des articles 95 à 103 du décret du 15 Juin 1994).

La brochure Club Med Croisières a vocation informer les GM préalablement à la signature de leur contrat « du contenu des prestations proposées relatives au transport, au séjour à bord du Club Med 2 (« bateau ») (principales caractéristiques du bateau, situation des cabines et leur niveau de confort, les différents loisirs et activités sportives), du prix et des modalités de paiement, des conditions d'annulation et de modification du contrat ainsi que les conditions de franchissement de frontières. Quant aux *conditions de transports maritimes*, celles-ci sont régies par le contrat de passage, figurant au dos du billet de passage qui leur sera remis comme décrit à l'article 9 » (Art.9 « le GM recevra avant son départ son contrat, sa convocation détaillant les dates, lieux et horaires du voyage ainsi que le contrat de passage, ce dernier étant indispensable pour embarquer »).

On remarque que cette clause fait référence aux conditions générales de la vente de voyage Trident (qui sont les conditions générales de vente du Club Méd et qui reproduisent les mentions obligatoires de la loi de 1992 et du décret de 1994) et au contrat de passage.

On retrouve dans toutes les brochures des organisateurs de croisière les mêmes informations. Ainsi, la société italienne *COSTA* présente ses croisières dans un catalogue, avec indications des prix, des itinéraires des croisières et des conditions générales qui contiennent les informations prescrites par la loi et la reproduction des art. 95 à 103 du décret de 1994. Elle indique le nom de l'agent général en France de la société Costa et l'organisme de garantie

En ce qui concerne le contrat de passage, il est précisé qu'il est régi par la loi du 27/12/1977 n° 1084 ayant permis l'exécution en Italie de la convention internationale relative aux contrats de voyage stipulée à Bruxelles le 23/04/1970.

De même, la société FESTIVAL ou encore CLIO donnent les mêmes indications.

• **Pour le simple transport** : là encore les transporteurs informent leurs clients soit par des dépliants publicitaires de leurs tarifs, des jours et horaires de départ, du bateau qui assurera le transport, et des conditions d'annulations et de modifications, soit par voie d'affichage dans les lieux où la prestation est proposée au public.

b) Les conditions générales :

Pour assurer l'information des passagers et alléger le contrat réduit aux éléments essentiels : destination, prix, date, nom du passager..., on a l'habitude dans le domaine du transports de passagers et de la croisière de remettre aux clients des conditions générales qui réunissent un ensemble de

clauses plus ou moins accessoires dont le client est censé avoir pris connaissance et qui lui sont imposées (⁹²).

Elles sont communiquées au client selon différentes modalités :

Elles peuvent être *remises avant la conclusion du contrat*. Dans le cas de la croisière, elles figurent dans la brochure et rappelées par référence dans le bulletin d'inscription. Cependant, tous les éléments ne sont pas communiqués au client : les conditions du contrat de passage ne sont communiquées que s'il en fait la demande auprès de l'organisateur de la croisière ; sinon il en prendra connaissance lors de la délivrance du billet de passage ou de croisière, donc après la conclusion du contrat (⁹³)

Elles peuvent être *consultées sur place ou affichées* sur le lieu de vente (agence de voyage, compagnie de transport) ; le client pourra ainsi en prendre connaissance au moment de la réservation, c'est à dire de la conclusion du contrat.

Exemple : le contrat Corsica Ferries pour la Corse :

Art.1 « L'émission du présent titre de passage implique l'acceptation de la part du passager et/ou des propriétaires des véhicules, dont le nom est indiqué sur ce billet, des conditions régies par la loi du pavillon du navire. De plus sont acceptées la réglementation, les termes et les particularités des *conditions générales de transport de Corsica Ferries France SA parties intégrantes du billet de passage et qui peuvent être consultées dans les bureaux de la compagnie, auprès de ses agents et dans les bureaux d'embarquement et de débarquement* »

Leur présentation et leur contenu sont d'une très grande diversité, mais elles regroupent presque toujours deux catégories de clauses : des clauses relatives aux modalités pratiques du voyage et des clauses relatives au transport maritime proprement dit qui reprennent les dispositions d'ordre public de la loi de 1966 (ou les conventions internationales en matière de transport de passagers, pour les sociétés étrangères). Très souvent, on dénomme les premières conditions générales et les secondes conditions particulières.

Les clauses relatives aux modalités pratiques du voyage (la vie des passagers) ou « conditions générales », concernent :

- Le billet :

Validité

Désistement et remboursement

⁹² J. Calais, p.180, n° 162 .

⁹³ Cf Brochures « Club Med Croisières », Costa et autres organisateurs de croisières.

- Perte ou vol
- Cession
- L'embarquement :
 - Véhicules
 - Bagages et objets précieux
 - Personnes : enfants, adultes (cas des malades)
 - Animaux
- Le séjour à bord : différents services et obligations des clients

Les clauses relatives au transport ou « conditions particulières » concernent :

- Responsabilité et obligations des passagers
 - Dommage au navire
 - Dommage aux autres passagers
- Responsabilité et obligations du transporteur et/ou de l'organisateur
 - Modification (date, navire, trajet) et annulation
 - Dommmages aux biens
 - Dommmages corporels ou décès du passager

2° Les documents qui réalisent le contrat de « vente de voyage » ⁽⁹⁴⁾

L'information des passagers est aussi assurée par le contrat, par le jeu de mentions obligatoires. La conclusion de ce contrat donne lieu à la rédaction de deux documents : « un bulletin d'inscription » qui permet au client de réserver le voyage et le « billet de passage » que le client obtiendra lorsqu'il aura payé la totalité du prix du voyage.

a) La formation de « la vente de voyage »:

Plusieurs étapes marquent la formation de ce contrat.

- Dans un premier temps, le client qui souhaite acheter un voyage remplit *un bulletin d'inscription* ⁽⁹⁵⁾ qui lui permet de « réserver » son voyage.

Dans le cas d'une croisière, le bulletin d'inscription est présenté sous forme d'un formulaire, établi par l'Union Syndicale des Agences de voyage devenue la SNAV. Sa forme et son contenu sont définis par l'article D.98 qui prévoit que le bulletin doit « être écrit, établi en double exemplaire, dont l'un

⁹⁴ Le terme de vente en droit de la consommation couvre très souvent les prestations de services.

⁹⁵ Modèle en Annexe.

est remis à l'acheteur et signé par les deux parties »⁽⁹⁶⁾. Il contient toutes les mentions imposées par la loi de 1992 et le décret de 1994 : au recto, il comporte les indications prévues à l'article 17 de la loi de 1992 relatives au nom et adresse de l'organisateur, du vendeur et de l'assureur, la description des prestations fournies, les obligations réciproques des parties en matière notamment de prix, de calendrier, de modalités de paiement et de révision éventuelle des prix ou de cession du contrat, d'annulation ; au verso, il reproduit les dispositions des articles 95 à 103 du décret.

Le bulletin est signé par le client qui « certifie avoir pris connaissance des conditions générales de vente figurant au verso et avoir reçu la brochure et/ou devis, proposition ou programme de l'organisateur ». Ce document fait donc une double référence aux conditions générales qui sont insérées dans la brochure et aux conditions du contrat de passage auxquelles renvoie la brochure (que le client ne pourra obtenir qu'après en avoir fait la demande, ou ultérieurement lorsque l'agence lui délivrera son billet de passage).

Dans le transport simple, le contenu du bulletin d'inscription est plus sommaire, il précise seulement le nom du passager, la destination, le nom du transporteur, le prix, les conditions de désistement et de remboursement, les modifications de date. Il fait très souvent référence à des conditions générales qui sont affichées ou reproduites sur le billet de passage remis ultérieurement.

Dans ces contrats, le prix est toujours payé d'avance, avant que le professionnel n'exécute son obligation. L'article D. 98-10 du décret de 1994 prévoit que le contrat conclu entre le vendeur et l'acheteur doit indiquer « le calendrier et les modalités de paiement du prix ; en tout état de cause, le dernier versement effectué par l'acheteur ne peut être inférieur à 30% du prix du voyage ou du séjour et doit être effectué lors de la remise des documents permettant de réaliser le voyage ou le séjour ». En pratique, il est exigé du client, lors de l'inscription, le paiement d'un « acompte » de 25%⁽⁹⁷⁾ à valoir sur le prix du voyage, le règlement du solde devant être versé x jours avant le départ⁽⁹⁸⁾. Le client est considéré comme inscrit dès qu'il a payé l'« acompte ». Dès ce moment, le vendeur lui garantit la disponibilité des places réservées⁽⁹⁹⁾.

⁹⁶ Supra Section 1, rôle juridique de l'écrit : mode de preuve ou condition de validité.

⁹⁷ Sur le terme d'acompte, infra chapitre 2, section 1.

⁹⁸ Infra chapitre 2 .

⁹⁹ Le problème de la surréservation qui consiste à vendre un quota de billet supérieur au nombre de places disponibles pour compenser les désistements de dernière minute et qui oblige à annuler les voyages s'il n'y a aucun désistement, ne semble pas se poser dans le transport maritime de passagers : passage et croisière.

Pour les réservations effectuées moins de 30 jours avant le départ, le règlement intégral de la prestation est exigé à l'inscription.

Exemple de clause :

« Toute inscription doit être accompagnée d'un versement minimum de 25% du prix total du voyage. Le règlement du solde doit être versé au plus tard 30 jours avant le départ. Le client n'ayant pas versé le solde à la date convenu est considéré comme ayant annulé son voyage.

Pour les réservations de moins de 30 jours du départ, le règlement intégral des prestations est exigé à l'inscription »

Ces avances demandées permettent aux organisateurs d'assurer les frais de l'organisation du voyage, et sont, de ce fait, tout à fait justifiées. Elles ne peuvent donc pas être considérées comme abusive au regard de la recommandation de la CCA n° 91-04 qui estime comme abusive la clause qui a pour objet ou pour effet d' « obliger le non professionnel ou consommateur, *sans motif valable*, à payer une part excessive du prix avant tout commencement d'exécution ».

- Le client n'obtient le titre de transport – « *billet de passage ou billet de croisière* » - qu'après avoir payé, à la date fixée, le solde du prix. Mais il est libre de ne pas payer. S'il ne paie pas à la date indiquée, il ne recevra pas son titre de transport, il sera considéré comme ayant « annulé » son voyage. Dans ce cas, le contrat prévoit, en général, qu'on lui restituera la somme versée, mais il peut aussi mettre à sa charge le paiement d'une pénalité ⁽¹⁰⁰⁾.

Ce document se présente le plus souvent sous la forme d'un billet à piste magnétique sur format A4. ⁽¹⁰¹⁾. Dans le transport simple, le billet est émis par la compagnie de transport ; dans la croisière, il peut être émis par l'organisateur de la croisière, ou par la compagnie de transport sous son nom ⁽¹⁰²⁾. Le billet pourra être soit retiré, soit adressé par courrier au client ; il n'est pas signé par le client.

Au recto, le billet contient les mentions obligatoires imposées par la loi de 1966, au verso ou sur la couverture du billet figurent les conditions générales du transport (ou des extraits) qui résultent des dispositions impératives de la loi de 18 Juin 1966 ; mais le client ne pourra en prendre

¹⁰⁰ Infra chapitre 2.

¹⁰¹ Modèle en annexe.

¹⁰² Dans le premier cas, l'organisateur de croisière est le seul contractant du croisiériste, il n'y a qu'un seul contrat, c'est cette hypothèse que nous retiendrons dans notre présentation ; dans le second cas, le client bénéficie de deux contrats : un contrat de croisière avec l'organisateur de la croisière et un contrat de transport avec l'armateur cf P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », Revue Scapel 1998, p. 84 et s..

connaissance qu'après la conclusion du contrat, lorsqu'il recevra son billet, sauf si le client les a demandé à l'organisateur du voyage ou s'il les a consultées sur place.

Le titre de transport est indispensable pour embarquer ⁽¹⁰³⁾.

- Le client a tant que le contrat n'est pas encore exécuté, c'est à dire jusqu'à l'embarquement, la possibilité de revenir sur son engagement moyennant le paiement de pénalités prévues dans le contrat pour indemniser le vendeur. On dit en pratique qu'il peut « annuler » son contrat ⁽¹⁰⁴⁾.

b) La nature juridique de la vente de voyage :

La vente de voyage est une opération compliquée qui se développe dans le temps, puisqu'elle suppose que le client signe d'abord « le bulletin d'inscription » par lequel l'agence ou le transporteur garantit au client, contre le paiement d'un acompte de 25%, la disponibilité de places de voyage, confirme ensuite son engagement en payant le solde du prix du voyage, obtienne enfin le billet de passage ou de croisière, avec la faculté de se dédire avant le départ en payant une indemnité. Ce processus habituel dans les ventes de croisières et de transports de passagers pose le problème du moment exact de la formation de ce contrat et plus largement celui de sa nature juridique ⁽¹⁰⁵⁾.

On pourrait considérer que le contrat se forme en deux temps : d'abord une promesse de vente qui est un avant-contrat dont l'objet est de maintenir la réservation du voyage pendant le délai convenu, puis le contrat définitif qui lie les deux parties, vendeur et acheteur, et qui se réalise par le paiement par l'acheteur du solde du prix dans les délais.

On pourrait, ainsi, analyser le bulletin d'inscription comme *une promesse unilatérale de vente* par laquelle le transporteur, organisateur de

¹⁰³ Si le contrat se forme par l'acquisition du billet, l'obligation du transporteur ne commence pas avec la conclusion du contrat, mais avec la montée à bord. C'est à partir de ce moment que peut jouer la responsabilité du transporteur. Pour un exemple, CA Papetee 4 Avril 2002, n° 188, Turina c/EURL Le Prado, cité par Lamy droit du tourisme. Arrivés après que le ferry à bord duquel ils voulaient embarquer ait largué ses amarres, un couple a fait son possible pour y accéder malgré tout. Alors que la femme a réussi à appeler le commandant pour qu'il fasse demi tour et s'était procuré les billets pour le ferry suivant, son mari a emprunté la rampe d'accès alors que le bateau était à une dizaine de mètres. Tombé à l'eau avec sa voiture, il est mort noyé. En l'espèce, la responsabilité du transporteur n'a pas été retenue.

¹⁰⁴ Infra chapitre 2 : l'annulation par le client .

¹⁰⁵ D Ponton-Grillet, « Le contrat de réservation », D. 1991, chr., p.26 et s..

croisière ou agence de voyage (promettant) réserve au client un voyage pendant un certain délai (x jours avant la date d'embarquement prévue) et lui consent une option : confirmer sa réservation ou l'annuler. La promesse unilatérale n'oblige en principe que le promettant (vendeur) ; le bénéficiaire de la promesse (l'acheteur) ne s'engage pas envers le vendeur à acheter, il se réserve seulement le droit de lever l'option, c'est à dire de conclure ou non le contrat définitif. Si la promesse se réalise, c'est le cas lorsque l'acheteur paie le solde du prix avant la date prévue, la promesse débouche alors sur le contrat définitif qui se forme à la date de la levée de l'option (il n'y a pas de rétroactivité) et l'acompte versé vient s'imputer sur le prix du transport. Mais si à la date fixée par la promesse, l'acheteur n'a pas levé l'option, le promettant est libéré de son obligation (le contrat de promesses prend fin) et s'il a reçu une somme d'argent, il doit la restituer à l'acheteur, il devra alors rembourser l' « acompte » versé.

Mais il est difficile de dire que l'inscription à un voyage s'apparente à une promesse unilatérale dans laquelle le client prend simplement acte de la promesse, car en versant une somme d'argent pour réserver le voyage et en s'engageant à payer le solde avant un certain délai, le client prend l'engagement d'acquiescer un voyage, c'est à dire de conclure le contrat de vente de voyage. Cet engagement prend place dans un contrat synallagmatique qui se forme au jour de l'inscription.

Mais comme le contrat confère, en général, au client le droit de se dégager moyennant le paiement d'une indemnité qui varie en fonction de la date de départ, le problème est de savoir si le contrat est conclu de façon irrévocable, c'est à dire s'il s'agit d'une vente ferme dès l'inscription ou s'il est conclu avec une faculté de dédit qui donne à son bénéficiaire un droit de retrait unilatéral qui n'affecte pas la formation de ce contrat qui débute au jour de l'inscription, mais qui ne devient irrévocable, c'est à dire définitivement formé, qu'à l'expiration du délai imparti à l'exercice de la faculté de dédit (¹⁰⁶). La réponse dépend de la nature juridique des sommes versées par le client lors de l'inscription : arrhes ou acompte (¹⁰⁷). L'intérêt de cette qualification apparaît en cas d'annulation, car elle permet de déterminer le régime juridique des indemnités à verser par le client (¹⁰⁸).

¹⁰⁶ Ph. Malaurie, Obligations, 10^{ème} éd., p.438, n°748 ; dans ce cas, la vente de voyage se forme progressivement : la formation débute au jour de la conclusion et se prolonge jusqu'à l'expiration du délai imparti à l'exercice de la faculté de dédit.

¹⁰⁷ Infra chapitre 2, section 1.

¹⁰⁸ Pénalité liée à l'inexécution du contrat : clause pénale, ou indemnité de dédit qui est le prix du désistement à payer par le bénéficiaire du dédit, infra, chapitre 2, section 1.

3° Les documents qui permettent la correcte exécution du contrat:

a) **La carte d'embarquement** qui permet au voyageur de monter à bord. Elle émane du transporteur et n'est remise que sur présentation du billet de passage ou de croisière. Elle marque le point de départ de l'exigibilité des obligations du transporteur : le contrat se forme par l'achat du billet, mais les obligations du transporteur ne deviennent exigibles qu'à partir de l'embarquement du passager à bord du navire, c'est à partir de ce moment que commence l'obligation de sécurité à la charge du transporteur ⁽¹⁰⁹⁾.

b) Le carnet de croisière :

Il s'agit d'un document lié à l'exécution du contrat qui comprend plusieurs coupons qui matérialisent les services accessoires (excursions, visites, repas...) compris dans le prix de la croisière. Cette pratique a pour objet d'éviter les litiges entre les clients et les organisateurs de croisières pour savoir si tel service est compris ou non dans le prix du voyage. Le client pourra ainsi vérifier que les services et activités promises lors de l'achat du voyage ont bien été exécutées.

Les documents susceptibles d'accompagner le contrat de transport maritime de passagers sont nombreux, la question est alors de savoir comment ils vont se rassembler, quels liens peuvent s'établir entre eux.

II- La valeur contractuelle des documents remis au passager

La conclusion du contrat suppose, comme pour tout contrat, le consentement des parties. Le passager ne peut donc être engagé que sur les éléments qu'il a accepté, et donc connu avant ou au moment de la conclusion du contrat. Or, dans les contrats de transport de passagers de nombreuses clauses sont insérées dans des documents qui n'ont pas été nécessairement signés par le client. Cela pose la question de savoir si en cas de litige le transporteur ou l'organisateur de croisière pourra les faire valoir contre ses clients.

1° La valeur contractuelle des brochures et autres documents publicitaires :

La question se pose de savoir si les clauses figurant dans les conditions générales insérées dans les catalogues remis aux passagers avant la

¹⁰⁹ Infra 2ème Partie, Chapitre 2.

conclusion du contrat leur sont opposables. La cour de cassation tend à reconnaître une dimension contractuelle aux documents publicitaires émanés d'une partie, à condition qu'ils soient suffisamment précis et qu'ils aient déterminé, au moins pour partie le consentement du contractant ⁽¹¹⁰⁾. Cette preuve est de plus en aisément admise par les tribunaux qui tendent à considérer comme acceptées les clauses que le contractant a eu tout le loisir de lire et de comprendre avant de se décider ⁽¹¹¹⁾. La chambre civile de la cour de cassation ⁽¹¹²⁾ a estimé qu'un tel document ne peut engager à titre d'élément du contrat, quand rien ne prouve que le contractant en a eu connaissance : deux personnes s'étaient adressées à une agence de voyage en vue de la délivrance de billets d'avion aller et retour pour Nouméa et avaient remis à cette agence un acompte sur le prix des billets. A la suite de problèmes médicaux, les deux clients annulent leur voyage quelques jours avant la date prévue. L'agence, invoquant que l'annulation intervient postérieurement à la date limite prévue dans le catalogue de vente remis aux passagers, demande le versement du solde. La cour de cassation rejette cet argument en considérant que les documents publicitaires remis aux clients et relatifs aux conditions d'annulation du voyage n'entrent pas dans le cadre du contrat ⁽¹¹³⁾.

C'est certainement pour éviter toute difficulté que la loi de 1992 prévoit que les informations préalables doivent être reprises dans le contrat lorsque le client décidera de le conclure, elles lui seront ainsi avec certitude opposables.

2° Valeur contractuelle des clauses figurent sur un document qui n'est pas signé par le client et qui lui est remis après la conclusion du contrat :

C'est le cas des clauses inscrites sur le titre de transport, billet de passage ou de croisière. Dans ce cas, le billet vaut certes contrat, mais il est remis après le paiement du prix, c'est à dire en l'espèce postérieurement à la conclusion du contrat. C'est au transporteur qui a établi le contrat de prouver que la clause était connue du cocontractant avant la formation du contrat, en raison notamment de son caractère usuel. Faute d'une telle preuve la clause devra être jugée inopposable au consommateur ⁽¹¹⁴⁾.

¹¹⁰ Com, 17 Juin 1997, D. 1998, J., p.248 ; JCP E, 1997, II, 1022 et J. Mestre « La force contractuelle de certains documents publicitaires », RTDciv 1998.

¹¹¹ J Calais, p.189, n°171.

¹¹² Civ.1, 28 Mars 1995, D. 1995, II, p.435.

¹¹³ On peut encore, dans le même sens Civ.3ème, 17 Juillet 1996, D. 1996, IR, p.207 ; ou encore TI Nouméa 12 Août 1991, D.1992, p. 435.

¹¹⁴ J. Calais, p. 189, n° 171.

Or la jurisprudence en droit maritime ne retient pas cette solution et ne sanctionne pas par une inopposabilité les clauses qui figurent sur le billet de passage et qui n'ont pas été connues lors de la formation du contrat, car elle présume que le passager a eu connaissance des clauses insérées dans le billet qui lui a été remis après la conclusion du contrat et qu'il les a acceptées, elles lui sont donc opposables (¹¹⁵). Les maritimistes justifient cette solution particulière, en expliquant que le cocontractant lorsqu'il reçoit son billet peut en prendre connaissance à ce moment là, et qu'il peut encore renoncer au voyage. Cet argument n'est pas convainquant, car il sera souvent difficile au passager, même si un remboursement est prévu en cas de non utilisation du billet, de renoncer au voyage. Ces clauses figurant sur le billet de passage devraient donc être inopposables au client.

Consciente de cette anomalie, la commission des clauses abusives qui a constaté la même situation dans le transport terrestre de voyageurs, a émis une recommandation pour ce type de contrat (¹¹⁶). Cette recommandation a inspiré les professionnels du transport maritime qui affichent, de façon apparente et lisible, leurs conditions générales dans les lieux de vente, à proximité du lieu de délivrance des billets.

3° Valeur contractuelle des clauses inscrites sur des affiches et des écriteaux apposés dans les lieux de vente:

Pour se prévaloir de la clause, celui qui l'a rédigée ou affichée doit prouver que l'autre partie l'a connue, en raison par exemple de l'ancienneté de l'affichage et de l'habitude qu'avait le client de fréquenter les locaux (¹¹⁷). Si cette preuve n'est pas faite, la clause affichée est inopposable au contractant.

¹¹⁵ Civ. 9 mars 1942, GP 42, I, p 264.

¹¹⁶ CCA n° 84-02 du 25 Février 1983, concernant les contrats de transport terrestre de voyageurs, Code du droit de la consommation, Dalloz 2003, p.408 : « Considérant que *les clauses des contrats de transport de voyageurs ne sont pas reproduites sur les billets délivrés mais insérés dans des documents généraux dénommés le plus souvent conditions générales ou tarifs* ; que ces documents qui constituent le contrat et font la loi entre les parties sont bien souvent ignorés des voyageurs qui n'en ont pas connaissance ; qu'il est donc fondamental que l'intégralité des clauses imposées à l'adhésion des consommateurs soit portées à la connaissance de ceux-ci lors de la conclusion ; que le moyen le plus efficace consiste dans l'affichage desdites conditions générales de manière visible et lisible ».

¹¹⁷ Civ 3 juin 1970, D 1971, note Chauveau.

4° Valeur contractuelle de documents qui ne sont pas signés, mais auxquels le contrat signé fait référence :

C'est le cas du renvoi aux conditions générales qui sont soit inscrites au verso du contrat signé, soit qui se trouvent dans un document séparé et non signé. Pour la doctrine et la jurisprudence (¹¹⁸), ces documents ne peuvent avoir une valeur contractuelle qu'à la double condition :

D'abord que l'autre cocontractant sachent qu'ils font partie du contrat : il faut que le contrat principal renvoie par une clause particulière aux conditions générales ; c'est ainsi qu'on trouve dans le bulletin d'inscription la clause selon laquelle le client reconnaît avoir pris connaissance des conditions générales et qu'il les accepte comme faisant partie intégrante du contrat. Ce renvoi implique d'ailleurs un autre renvoi aux conditions du contrat de passage qui sont inscrites sur le billet remis au passager après la conclusion du contrat.

Ensuite que l'autre contractant puisse en prendre connaissance : il faut que le contractant puisse consulter les documents auxquels la clause de référence renvoie (¹¹⁹). L'accès aux documents doit être facile. Mais la jurisprudence n'est pas très précise pour apprécier la situation. Elle se contente souvent de constater que l'acceptation ne peut être certaine, le document n'ayant pas été remis. En droit maritime, dans le transport de marchandises, on trouve de nombreuses décisions qui écartent les documents non remis même en présence d'une clause de référence dans le contrat (¹²⁰)

Si ces conditions ne sont pas remplies, les clauses ne sont pas opposables au client et dans ce cas, la clause selon laquelle le contractant reconnaît accepter les conditions générales est inopérante. De plus, Monsieur Calais estime que ce genre de clauses peut être jugée comme abusives (¹²¹), selon l'annexe ajoutée au code de la consommation par la loi du 1 Février 1995, qui dit que peut être regardée comme abusive la clause ayant pour objet ou pour effet « de constater de manière irréfragable l'adhésion du consommateur à des clauses dont il n'a pas eu effectivement l'occasion de prendre connaissance avant la conclusion du contrat ».

¹¹⁸ J. Ghestin, *Traité de droit civil, Formation du contrat*, LGDJ, 3ème éd, 1993, n°413, p. 371.

¹¹⁹ Civ. 1, 10 Avril 1996, JCP 1996, II, 22 694 ; RTDciv. 1997, p. 120.

¹²⁰ Cf Bonassies, DMF 1991, n° 50, p.91, Aix en Provence 8 Nov. 1988, DMF 90, p.704 ; Aix en Provence 21 Oct 1988, DMF 91, p. 169 ; com 4 Juin 1985, DMF 86, p. 106 ; Cass. 6 Févr. 1990, DMF 1991, p. 89, n° 48 et 6 Oct 1991, DMF 91, n° 48, p.89.

¹²¹ J. Calais, p.190, n° 171.

Quand le contrat fait références à plusieurs documents, des conditions générales et des conditions particulières, il peut y avoir contradictions entre les différentes clauses. Dans ce cas, la jurisprudence admet que ces clauses s'annulent (¹²²), sauf si le contrat règle la contradiction (¹²³).

§ 2- Les documents transmis par internet

Le transporteur ou l'agence de voyages peuvent transmettre les documents nécessaires à l'information des passagers et conclure ensuite le contrat de transport par un support télématique ou informatique, notamment par internet (¹²⁴). Mais la substitution du support papier par un support électronique, c'est à dire immatériel soulève des problèmes spécifiques notamment au regard de la manifestation du consentement, du formalisme de l'écrit (indissociable du support papier), du paiement du prix... qui nécessitent d'adapter le droit des obligations à ces échanges dématérialisés.

Au niveau européen, la directive CE n°2000/31 du 8 Juin 2000 sur le commerce électronique introduit pour les législateurs des Etats membres l'obligation de veiller à ce que leur système juridique rende possible la conclusion de contrat par voie électronique (¹²⁵). Or le droit français des obligations a développé un formalisme protecteur des intérêts du plus faible. On en a une manifestation dans la vente de voyage : information précontractuelle et contrat par écrit qui empêche de réaliser ces transactions sur internet.

Le législateur se devait d'adapter les règles de preuve et de forme de notre droit des contrats et de préciser les modalités de l'échange électronique des consentements en veillant à donner au consommateur les moyens de se repérer et de corriger les erreurs dans sa commande. Par la loi du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de

¹²² Com. 20 Nov. 1984, JCP 1987, E, n° 15055, note Blaise.

¹²³ C'est le cas pour les conditions générales du « Club Med croisières » : « Sous réserve des dispositions figurant dans les présentes conditions particulières, les conditions de vente du Trident et les dispositions de son guide pratique ont le cas échéant vocation à s'appliquer à chaque fois que l'information est comptable avec la nature du Forfait croisières tel que défini dans la présente Brochure Club Med Croisières ; *la Brochure Club Med Croisières et notamment les présentes conditions particulières prévalant en cas de contradiction sur les conditions du Trident* ».

¹²⁴ L'internet est un réseau informatique qui utilise une voie électronique ou numérique qui permet de diffuser un volume d'information considérable, immédiatement, à très peu de frais, dans le monde entier. Il permet de réaliser toutes sortes d'opérations commerciales. On parle à leur propos de « commerce électronique ».

¹²⁵ L. Grynbaum, La directive du commerce électronique ou l'inquiétant retour de l'individualisme juridique, JCP E 2001, p.1617.

l'information et relative à la signature électronique, puis par la loi du 21 Juin 2004 « pour la confiance dans l'économie numérique », le législateur a adapté notre droit aux exigences du développement de l'économie numérique comme le préconisait la directive du 8 Juin 2000 ⁽¹²⁶⁾, ce qui permet aux agences de voyages et aux transporteurs de vendre leurs voyages par internet.

I- Le formalisme de l'écrit

L'écrit en matière contractuelle a deux fonctions : l'écrit exigé *ad probationem* est destiné à servir de preuve de l'acte qu'il constate ; l'écrit est aussi exigé, pour certains contrats, *ad validitatem*, il est requis pour la validité de l'acte, l'absence d'écrit entraîne la nullité de l'acte. Ces exigences soulevaient des difficultés lorsque le contrat était réalisée par voie électronique, dans les contrats de consommation et plus particulièrement les ventes de voyage, ce qui a justifié les interventions du législateur.

1° L'écrit probatoire :

La loi du 13 mars 2000 a modifié le chapitre sur la preuve écrite en refondant les articles 1316 et s. du Code civil. Désormais notre droit consacre deux sortes d'écrits : l'un sur papier, l'autre sous forme électronique où le texte n'est plus inscrit sur du papier, mais sur un écran. L'écrit ainsi dématérialisé a fait l'objet d'une nouvelle définition qui résulte de l'article 1316 du code civil « d'une suite de lettres, de caractères, de chiffres ou de tous autres signes ou symboles dotés d'une signification intelligible, quels que soient les supports ou les modalités de transmission ». L'écrit sur support électronique a la même force probante que l'écrit sur papier. Il suffit qu'il offre les mêmes garanties et remplisse les mêmes conditions de validité que l'écrit papier. Il faut d'une part que la personne dont il émane puisse être identifiée et d'autre part qu'il soit établi et conservé dans des conditions qui permettent d'en garantir l'intégrité. Pour remplir la première de ces conditions, le code civil a admis la signature électronique au même titre que la signature manuscrite. L'article 1316-4 du code civil prévoit une présomption simple de fiabilité de la signature électronique dans des conditions qui ont été fixées par décret du 30 Mars 2001.

¹²⁶ L Grynbaum : le projet de loi sur la société de l'information, le régime du contrat électronique, D. 2002, p. 378 ; La loi « Confiance dans l'économie numérique » : une version définitive proche de la version originale de la directive « commerce électronique », Com. Elect., Juin 2004, p.38.

2° L'écrit *ad validitatem* :

La loi du 21 Juin 2004, modifiant l'article 1108-1 du code civil pose le principe de l'équivalence entre l'écrit électronique et l'écrit papier dans le cas où l'écrit est exigé comme condition de validité d'un contrat, à la condition que l'écrit électronique présente les qualités d'intégrité et de fiabilité définies par l'article 1316-1 et 1316-4 du code civil (issus de la loi du 13 Mars 2000).

Désormais, chaque fois que la loi exige un écrit *ad validitatem*, celui-ci pourra être envoyé par voie électronique : il en est ainsi du contrat de voyage à forfait réglementé par la loi du 13 Juillet 1992 qui impose au professionnel un contrat écrit ; il en est de même pour le contrat de croisière qui exige d'après la loi de 1966 la rédaction d'un écrit à peine de nullité ⁽¹²⁷⁾.

II- La conclusion du contrat par internet

Le contexte de l'internet ne change pas les exigences légales concernant les mécanismes de formation du contrat : le contrat se forme par la rencontre d'une offre et d'une acceptation ⁽¹²⁸⁾. Mais sur un plan technique, le support électronique suppose des adaptations au niveau de l'expression du consentement et de la protection du consommateur.

1° L'offre :

Les articles 19 et 20 de la loi du 24 Juin 2004, qui reprend l'article 5 de la directive, prévoient des dispositions sur l'information préalable et la publicité.

a) La publicité :

La publicité sur internet est susceptible de prendre plusieurs formes ⁽¹²⁹⁾. Il peut s'agir d'abord de bandeaux publicitaires affichés généralement en bas et en haut de l'écran que le consommateur active en cliquant en haut et en bas de l'écran. La publicité peut encore prendre la forme de message interstitiels, c'est à dire de messages qui s'affichent très rapidement entre les pages de présentation d'un site. Enfin la publicité peut prendre la forme de courriers, de sites web. La notion de publicité est large et le droit de la

¹²⁷ Supra Chapitre 1, Section 1.

¹²⁸ L. Grynbaum, Le projet de loi sur la société de l'information : le régime du contrat électronique, D. 2002, Chr., p.378

¹²⁹ JM Bruguières, Commerce Electronique et protection du consommateur, Jurisclasseur Commercial, Fasc. 860.

publicité est applicable quelles que soient les formes utilisées. Il en résulte que la publicité sur internet ne doit pas être trompeuse.

Pour protéger le consentement du consommateur, la loi du 24 Juin 2004 prévoit que la publicité émise par voie électronique doit être clairement identifiable comme telle, de même que l'auteur de cette publicité doit clairement être désigné (art. 20). Les consommateurs se voient protégés par la création des articles L.121-15-1 et L.121-15-3 du code de la consommation.

De plus, la loi permet au consommateur de se protéger contre l'invasion des publicités commerciales (art. 22). Elle transpose à la publicité par voie électronique la directive « Vie privée » (CE n°97/66 du 15 décembre 1997) qui retient la solution de l'opt-in qui repose sur un principe d'interdiction de l'envoi de messages non sollicités. Les messages ne peuvent être envoyés qu'aux consommateurs qui ont consenti à recevoir de tels messages (¹³⁰).

b) L'information préalable :

Dans la loi du 24 Juin 2004 :

Le destinataire d'une offre par voie électronique doit être suffisamment informé. En conséquence, l'offre électronique doit être accompagnée de certaines informations :

- *Des informations qui permettent d'identifier le commerçant électronique* : L'article 19 prévoit que le contrat passé par voie électronique doit indiquer en ligne les informations suivantes :

- . le nom ou la raison sociale du commerçant ;
- . l'adresse géographique à laquelle il est établi ;
- . les coordonnées du commerçant y compris son adresse de courrier électronique, afin de permettre au destinataire du service de communiquer directement et efficacement avec lui ;
- . dans le cas où le commerçant est inscrit dans un registre de commerce ou dans un autre registre public similaire, le contrat doit indiquer le numéro d'immatriculation du prestataire à ce registre ou les moyens équivalents d'identification figurant sur ce registre.

¹³⁰ L'autre solution ; le système de l'opt-out qui repose sur un principe de liberté de diffusion des messages. Ce n'est que lorsque le consommateur a manifesté son opposition à la réception de tels messages que leur envoi est illicite ; cela peut se faire par une inscription sur un registre d'opposition. La solution du opt in est beaucoup plus respectueuse des droits du consommateur, JM Bruguières, précit. n° 43.

En ce qui concerne les professions réglementées comme celle d'agent de voyages, le contrat doit mentionner :

- . l'ordre professionnel auquel le prestataire est inscrit ;
- . le titre professionnel et l'autorisation d'exercer, délivrés au prestataire et l'Etat membre dans lequel il est octroyé ;
- . une référence aux règles professionnelles applicables dans l'Etat membre d'établissement.

- *Des informations sur les conditions contractuelles* (art. 25-2 de la loi ; art. 1369-1 à 1369-3 du code civil à créer) :

Le commerçant doit mettre à disposition de son cocontractant les conditions contractuelles de telle sorte que ce dernier puisse les conserver ou les reproduire.

L'offre électronique doit mentionner :

- . les différentes étapes à suivre pour conclure le contrat par voie électronique;
- . les moyens techniques permettant à l'utilisateur, avant la conclusion du contrat, d'identifier et corriger les erreurs commises dans la saisie des données avant que la commande ne soit passée ;
- . les langues proposées pour la conclusion du contrat (ce qui constitue un abandon de l'obligation de l'emploi du français) ;
- . le mode d'archivage du contrat et son accessibilité ;
- . les moyens de consulter par voie électronique les règles professionnelles et commerciales auxquelles l'auteur de l'offre entendrait le cas échéant se soumettre.

Une fois ces informations reçues, le prestataire doit en accuser réception pour s'en assurer la preuve.

Dans les autres textes :

Ces obligations d'information mises à la charge du commerçant électronique se cumulent avec celles qui relèvent du droit de la consommation : l'information sur les caractéristiques des biens ou des services de l'article L.111-1, l'information sur les prix de l'article L.113-3, la publicité mensongère de l'article L.121-1, l'information précontractuelle dans la vente de voyage dans la loi du 13 Juillet 1992 qui doivent être formulées sur le support électronique.

De plus, comme le contrat électronique est un contrat conclu à distance, ces informations recourent pour une large part, celles prévues par les articles L.121-16 à L.121-20 du code de la consommation sur les ventes à distance ⁽¹³¹⁾. Mais l'article L.121-20-4 exclut du bénéfice de la loi les prestations de services de transport, d'hébergement, de loisirs. Il en résulte que les règles des contrats à distance ne sont pas applicables à la commande d'un billet de voyage ou d'une croisière organisée. C'est ainsi que la SNCM indique, tout à fait régulièrement, dans ces conditions générales :

« La législation sur les ventes à distance ne s'appliquent pas à nos prestations qui restent régies par nos conditions générales de vente. Par conséquent notre clientèle ne peut prétendre au bénéfice du droit à rétractation dans les contrats conclu à distance (réservations et achat par Minitel, internet et par le central de réservation téléphonique) ».

Selon Monsieur Calais, cette dérogation n'est pas dans le domaine des transport nécessairement justifiée ⁽¹³²⁾. En effet, « si on comprend que la réglementation soit écartée pour la commande d'une chambre d'hôtel ou une table de restaurant ; on le comprend moins pour un voyage organisé ou la commande d'un titre de transport. Cette exception témoigne évidemment de la pression du secteur professionnel concernés ».

2° L'acceptation :

D'après l'article 1369-2 al.1 et 2 nouveau du code civil (art. 25 II de la loi) précise que « pour que le contrat soit valablement conclu, le destinataire de l'offre doit avoir eu la possibilité de vérifier le détail de sa commande et de corriger les éventuelles erreurs, avant de confirmer celle-ci pour exprimer son acceptation ; l'auteur de l'offre doit ensuite accuser réception sans délai injustifié par voie électronique de la commande ». Ce texte définit les modalités de formation du contrat, sans préciser le moment de sa formation.

a) L'expression de l'acceptation :

Sur internet l'acceptation du consommateur se fait le plus souvent par *un double clic*. La loi du 24 Juin 2004 (art. 1369-4 nouveau du code civil)

¹³¹ Pour Monsieur Calais-Auloy, J. Calais et F Steinmetz, p. 97, n° 95, « la vente à distance est celle qui se forme et s'exécute sans présence physique du vendeur. Celui-ci sollicite l'acheteur par une technique de communication à distance et l'acheteur répond par une technique de communication à distance (la même ou une autre) ». La réglementation des ventes à distance se caractérise par deux mesures : l'information du consommateur et le droit de rétractation – art. L.121-20 – qui permet au consommateur de revenir sur le contrat dans un délai de sept jours.

¹³² J. Calais, p. 101, n° 98.

retient ce système : le processus de formation du contrat se déroule en trois temps :

- 1) Une offre en ligne;
- 2) Une acceptation qui peut se faire soit par un courrier écrit, soit en ligne ;
- 3) Le vendeur accuse réception auprès du client de la commande qu'il a reçue.

La commande et l'accusé de réception sont considérées comme étant reçues lorsque les parties peuvent y avoir accès. On peut ainsi penser que le consommateur ne s'engagera pas de façon irréfléchie et qu'il pourra prouver la réalité de sa commande.

Pour une illustration, on peut se référer aux conditions générales de la SNCF à la clause commande sur site :

« Voyages SNCF.com (le transporteur) vous transmettra par courrier électronique, courrier ou télécopie, la confirmation de la vente reprenant les éléments essentiels tels que l'identification du fournisseur de produit ou service commandé, le prix, la quantité, les rabais et les remises consenties et la date prévue de disponibilité. Toutes les conditions d'annulation, de rectification éventuelles des commandes et/ou de remboursement ... » art . 2-2

« Il est expressément convenu que, sauf erreur manifeste que vous nous rapporteriez, les données conservées dans le système de Voyages.sncf.com et/ou leurs partenaires ont force probante quant aux commandes que vous avez données sur support informatique ou électronique conservées par Voyages.sncf.com constituent des preuvesproduites comme moyens de preuve par Voyages.sncf.com dans toute procédure contentieuse ou autre recevables, valables et opposables entre les parties de la même manière, dans les mêmes conditions et avec la même force... document qui serait établi, reçu ou conservé par écrit ». art. 2-5

b) Le moment de la formation du contrat :

La conclusion du contrat par internet pose la question classique, en présence de contrats entre absents, du moment de la conclusion du contrat. Deux théories s'affrontent : celle de l'émission de l'acceptation, le contrat est formé dès l'instant où la lettre d'acceptation est expédiée, dès cet instant les deux volontés coexistent et celle de la réception de l'acceptation, le contrat est formé au moment où la lettre d'acceptation parvient au domicile de l'offrant (¹³³). Le choix relève du pouvoir souverain des juges du fond qui tranchent au regard des circonstances de l'espèce. En principe, il retiennent la théorie de l'émission, mais dans le cas particulier du contrat électronique, ils devront rechercher quand s'exprime la volonté de l'acceptant, ils pourront

¹³³ Ph. Malaurie, n° 392, p.234.

retenir l'accès à l'accusé de réception de la commande adressé par le vendeur. C'est en ce sens que semble s'être récemment prononcé le tribunal de commerce de Paris ⁽¹³⁴⁾.

3° Le paiement du prix :

Dans le cas de commande électronique ⁽¹³⁵⁾, le paiement peut être fait au moyen d'une carte bancaire dans le cadre d'un système de paiement sécurisé. « La directive de 1997 sur le commerce électronique oblige les Etats membres à prendre des mesures appropriées. Cela a été fait en France par une disposition de la loi du 15 Novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne : si le titulaire de la carte conteste par écrit, après avoir effectué un paiement, les sommes contestées lui sont re-créditées sur son compte par l'émetteur de la carte, sans frais, dans le délai d'un mois à compter de la réception de la contestation » (art. L 132-4 du code monétaire et financier) .

Une fois le prix payé, le client pourra obtenir son billet de passage qui pourra être imprimé à distance par la voie d'internet à domicile (chez le client). C'est ainsi que la SNCF, pour le transport ferroviaire, a organisé un réseau « billet imprimé » qui permet au client d'imprimer son billet à domicile ⁽¹³⁶⁾.

¹³⁴ Trib.com. Paris 5 Mai 2004, n° 2003094500, Microsoft corporation et a..

¹³⁵ J Calais, n° 103, p.109.

¹³⁶ art.2-4 des conditions générales d'achat sur site ; le billet imprimé est seulement valable s'il est imprimé sur du papier A4 vierge recto verso, sans modification, en format portrait vertical avec une imprimante laser ou à jet d'encre. Il ne peut en aucun cas être présenté sur un autre support (électronique, écran..).

CHAPITRE 2

LA PROTECTION CONTRE LA REMISE EN CAUSE DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS

De façon originale, il est prévu dans les contrats de transport de passagers que les parties, aussi bien le passager que le transporteur ou l'organisateur de croisières, peuvent remettre en cause leurs engagements, soit en « annulant » le contrat qu'ils ont souscrits, soit en « modifiant » le contenu de leurs engagements. Ces clauses sont justifiées par le fait que la réservation d'un voyage se fait longtemps à l'avance et qu'entre la date d'inscription et la date de départ divers imprévus peuvent du côté du client empêcher la réalisation de ses projets et du côté du transporteur ou de l'organisateur, modifier l'exécution du contrat.

Ces clauses contraires au principe général de la force obligatoire du contrat peuvent être dangereuses pour le client. On peut en effet craindre que le professionnel stipule à son avantage des droits excessifs et des obligations excessives à la charge de son partenaire. Pour empêcher ces abus et assurer l'équilibre du contrat, le législateur a mis en place deux procédés : l'un consiste à lutter contre les clauses abusives qui figurent dans les contrats, l'autre à déterminer par avance des clauses équilibrées ⁽¹³⁷⁾. Nous allons voir comment, dans le contrat de transport, ces règles prennent en compte les intérêts des passagers en cas d'annulation (Section 1) et de modification (Section 2) du contrat.

SECTION 1 : L'ANNULATION DU CONTRAT

Le client, comme le transporteur ou l'agence ont la faculté de dénoncer les engagements qu'ils ont souscrits sans avoir nécessairement à se fonder sur une faute du cocontractant et sans engager leur responsabilité. Ce droit est favorable au passager bénéficiaire, mais dangereux pour le transporteur ou l'agence et inversement favorable au professionnel bénéficiaire, mais dangereux pour le client. Il faut ici concilier deux intérêts antagonistes : ceux du client qui souhaite pouvoir librement se dégager de son engagement lorsqu'il est empêché de participer au voyage et ceux du professionnel qui ne souhaite pas subir la perte financière résultant du désistement. C'est pourquoi cette faculté de rupture par volonté unilatérale d'un des contractants n'est pas ouverte au passager (§ 1) et au professionnel, transporteur, agence ou organisateur de croisière (§ 2) dans les mêmes conditions.

¹³⁷ J. Calais, p.194, n° 174 .

§ 1- L'annulation par le passager

Le client qui ne peut pas réaliser le voyage qu'il a réservé, peut l'annuler (¹³⁸). La loi du 13 Juin 1992 sur la vente de voyage à forfait ne réglemente pas les modalités d'annulation du fait du client. Celle de 1966 sur le transport maritime de passagers ne prévoit que des dispositions supplétives très générales. La pratique contractuelle meuble, très souvent, ce vide juridique en stipulant dans les contrats de vente de voyage des clauses d'annulation qui lui permettent d'obtenir le remboursement des sommes qu'il a versées, sous réserve d'en faire la demande et de payer une indemnité dont le montant varie en fonction de la date de départ. Mais le passager peut encore se dégager en cédant sa réservation.

I – La demande d'annulation

Le client peut annuler son voyage à deux moments : avant la date fixée pour le règlement du prix du voyage ou après cette date. Dans ces deux cas, pour obtenir le remboursement des sommes versées, il doit aviser le vendeur ou son représentant (transporteur ou organisateur du voyage) de sa décision d'annuler le voyage.

En principe, le contrat prévoit de façon parfois très précise les modalités de la demande d'annulation. A titre d'exemple, on peut citer la clause suivante :

« Les demandes d'annulation doivent être notifiées au Club par lettre recommandée avec accusé de réception, adresse.... et inclure en toute hypothèse un exemplaire du contrat signé et le cas échéant les billets délivrés ».

« La date retenue pour définir les pénalités d'annulation dues en application des dispositions qui précèdent sera la date d'émission de la lettre RAR, le cachet de la poste faisant foi »

La demande d'annulation doit être notifiée par lettre recommandée, ce qui donne une forme officielle à la demande et garantit l'acheminement du courrier à son destinataire.

Pour éviter les fraudes, il est prévu que le client doit restituer le contrat et éventuellement le billet de passage ou de croisière s'il l'a déjà transmis. On évite ainsi que des clients indécents ne se fassent rembourser et utilisent ensuite le billet du voyage annulé.

¹³⁸ Mais certains contrats de transport maritime seul prévoient une certaine durée à l'utilisation du billet, le fait de ne pas se présenter à l'embarquement ne prive pas le client de l'utilisation de son titre de transport. S'il est provisoirement empêché, il n'a pas besoin de se désister. On peut relever à titre d'exemple les clauses suivantes : « Les billets sont valables un an à partir de leur date d'émission ».

Le contrat précise encore la date retenue, ce qui permettra de définir le montant de l'indemnité d'annulation. La clause précitée indique que la date d'annulation est la date de l'émission de la lettre d'annulation (date de l'expédition, le cachet de la poste faisant foi). A défaut d'une telle indication, on pourrait hésiter entre deux dates : celles de l'émission ou celle de la réception de l'acte d'annulation par le destinataire. Les tribunaux préfèrent le système de l'émission (¹³⁹). C'est en ce sens que s'est prononcée la cour de cassation pour déterminer la date d'annulation à défaut de précision dans la contrat (¹⁴⁰). La société des Laboratoires Beecham avait confié à l'agence de voyages Best International Promotion l'organisation d'un séminaire à Istanbul pour ses cadres. Le contrat prévoyait une modulation de l'indemnité de dédit en fonction de la date à laquelle interviendrait l'annulation : dans le cas d'une annulation avant le départ, moins 20% du montant du voyage ; dans le cas d'une annulation de 30 à 21 jours, 40%. Le départ avait été prévu le 12 Mars 1990. Par télex expédié et reçu à l'agence le vendredi 9 Février 1990 à 18h07, après la fermeture des bureaux de celle-ci, les laboratoires Beecham résilièrent le contrat. La cour d'appel condamna les laboratoires à payer à l'agence la somme correspondant à 40% du prix du voyage, en retenant que le délai d'annulation n'avait commencé à courir qu'à compter du lundi 12 Février, date à laquelle l'agence avait pu prendre connaissance du télex. La cour de cassation au visa de l'article 1134 du code civil casse l'arrêt car « il résulte du contrat que la date de l'acte d'annulation était à prendre en considération et non celle de sa connaissance par l'agence, la cour d'appel a ajouté au contrat une condition qu'il ne comportait pas et a, ainsi dénaturé les termes clairs et précis de celui-ci ».

II - Le sort du paiement préalable

L'inscription au voyage est généralement subordonnée au versement d'un paiement préalable de 25% du prix du voyage qui est qualifié d'acompte, mais qui souvent pourra être remboursé si l'annulation a été faite en temps utile.

¹³⁹ On retrouve ici le débat bien connu quant à l'effet de l'acceptation. Le contrat se forme-t-il par la seule émission de l'acceptation ou par la réception de cette acceptation par son destinataire : Malaurie, T.2, n° et Com. 7 Janvier 1981, Bull. IV, n° 14, p. 11.

¹⁴⁰ Civ. 06 Mars 1996, Droit et Patrimoine, Mai 1996, p. 79.

1° La distinction arrhes ou acompte :

Le versement d'un acompte lors de la réservation marque la formation ferme et irrévocable du contrat (¹⁴¹). Le passager qui a versé un acompte manifeste la volonté de s'engager sans possibilité de revenir sur sa décision. Il est lié par son engagement et ne peut plus se soustraire à ses obligations. L'inexécution permet de mettre en œuvre l'exécution forcée et les sanctions de droit commun (résolution et dommages intérêts).

Les arrhes permettent, d'après l'article 1590 du code civil, aux deux parties de se dédire du contrat : l'acheteur en abandonnant entre les mains du vendeur les arrhes qu'il a versées, le vendeur en restituant à l'acheteur le double des arrhes qu'il a reçues. Il s'agit d'une clause de dédit réciproque. La réservation avec arrhes apparaît comme une convention qui ne sera consolidée qu'après l'écoulement d'un délai durant lequel il est possible d'annuler la réservation. La partie qui prend l'initiative de se dédire résilie unilatéralement le contrat et perd les sommes qu'il a versées.

En pratique, la distinction entre acompte et arrhes est souvent difficile à mettre en œuvre, car les parties au contrat baptisent indifféremment de l'un ou de l'autre nom toutes les sommes versées lors de la conclusion du contrat. Il appartient au juge de rechercher si les versements sont des arrhes ou des acomptes. Ainsi, il retiendra les termes utilisés par les contractants pour qualifier les versements effectués, il recherchera l'intention des parties : par exemple, pour préférer un acompte à des arrhes, il mettra l'accent sur « l'inscription » qui paraît avoir pour objectif de souligner le caractère instantané et irrévocable du contrat. Il recherchera encore les signes d'un engagement ferme et définitif en vérifiant si les sommes versées viennent en déduction du prix, ou si le contrat stipule à la charge de l'acheteur l'obligation de payer le solde avant un certain délai.

Mais la discussion est atténuée par l'article L.114-1 al.4 du code de la consommation qui prévoit que toute somme versée d'avance par le consommateur est présumée avoir la nature d'arrhes (¹⁴²), mais la stipulation contraire est possible, elle consiste à prévoir que la somme versée d'avance est un simple acompte sur le prix.

¹⁴¹ Ph. Malaurie, T2, n° 967, p. 573; A.Bénabent, Contrats spéciaux, T.3, n° 111.

¹⁴² La qualification d'arrhes est plus favorable au consommateur que celle d'acompte puisque le consommateur peut lorsque la vente est avec arrhes se rétracter alors que lorsqu'il verse un acompte la vente est conclue irrévocablement dès la signature du contrat.

2° La qualification retenue:

Très tôt les tribunaux se sont prononcés, dans les ventes de voyage, pour la qualification d'acompte (¹⁴³). Le législateur a consacré cette jurisprudence. C'est en ce sens que l'article D. 96-8 du décret du 15 Juin 1994 sur la vente de voyage fait expressément référence « au montant du prix à verser à titre d'acompte à la conclusion du contrat » et que l'article 67 du décret de 1966 sur le transport maritime de passager prévoit, certes de façon supplétive, « qu'en cas de retard ou de renonciation au voyage, il (le passager) reste débiteur du prix du passage ».

C'est sur la base de cette qualification que le contrat Club Med prévoit :
« Un acompte représentant 25% du montant total du prix du forfait est exigé pour toute réservation intervenant à 30 jours et au delà avant la date de départ prévue (date non comprise). Le solde doit être impérativement réglé sans qu'il soit besoin d'un quelconque rappel de la part du Club Med , au plus tard 30 jours avant la date du départ prévue. Pour les réservations à moins de 30 jours du départ, l'intégralité du montant total du prix du forfait est due.

En cas de non respect des délais de paiement indiqués ci-dessus, le Club Med se réserve le droit de procéder au recouvrement des sommes en cause par tous moyens et d'inscrire le client concerné sur son fichier recouvrement contentieux »

Il en résulte que les sommes versées d'avance à titre d'acompte sont acquises au vendeur qui pourra exiger de son client l'exécution forcée du contrat ou demander les sanctions requises en matière contractuelle. Dans ce cas, le client aura intérêt à prendre une assurance annulation (¹⁴⁴).

Cette règle est sévère pour le client. C'est la raison pour laquelle, les agences prévoient conventionnellement la possibilité pour le client, s'il se rétracte en temps utile, c'est à dire avant la date de paiement du solde du prix, d'obtenir le remboursement de la somme versée d'avance contre le paiement d'une pénalité. Le contrat combine ainsi acompte et dédit. Les acomptes ne sont pas de vrais acomptes puisque le contrat n'est pas irrévocablement conclu lors de la réservation (¹⁴⁵).

¹⁴³ Paris 5 Nov. 1962, GP, 1963, 1, 124 : la cour a estimé que les dispositions de l'article 1590 du code civil étant inapplicables en l'espèce.

¹⁴⁴ Infra.

¹⁴⁵ L'acompte de 25% versé lors de l'inscription n'est pas un vrai acompte, bien qu'il soit qualifié de la sorte par la pratique, puisque son remboursement est exigible lorsque le client se rétracte en temps utile, alors que l'acompte ne permet pas le remboursement, et

III – L’indemnité d’annulation

1° Le principe d’indemnisation :

La plupart des agences de voyage et des transporteurs prévoient dans leurs conditions générales la possibilité pour le client d’annuler son contrat, avant l’embarquement, sous réserve du paiement d’une indemnité dont le montant varie en fonction de la date de départ. Les syndicats professionnels ont tenté d’unifier le montant de ces pénalités, mais sans grand succès. On trouve donc une grande variété de clauses. Pour donner des exemples, on a relevé dans les contrats de vente de croisières et transport seul, les clauses d’annulation suivantes:

Contrat de croisière :

« En cas d’annulation pure et simple du voyage du fait du client, le Club procède au remboursement des sommes versées (hors droit d’inscription toujours conservés par le Club, sauf cas fortuit ou force majeure) déduction faite des sommes retenues à titre de pénalités :

- à 30 jours et au delà avant la date de départ prévue : 20 euros par personnes
- de 30 à 21 jours : 25%
- de 20 à 8 jours : 50%
- de 7 à 3 jours : 75%
- moins de 3 jours et non présentation : 100% »

Transport maritime seul : conditions générales Irish Ferries

« L’annulation doit être notifiée par écrit, le billet doit être retourné s’il a été émis ».

« Frais d’annulation :

- plus de 48 heures avant le départ : 25%
- moins de 48 heures avant le départ et non présentation : 100% »

Il résulte de ces clauses que :

- L’acompte versé lors de la réservation est remboursé au client si l’annulation a été faite en temps utile, c’est à dire dans les délais prévus au contrat. Cependant, dans ce cas, le contrat laisse à la charge du client des frais de dossier fixes dont le montant varie selon les compagnies (de 20 à 60 euros).

- Si le client a payé la totalité du prix du voyage ou du transport, il devra être remboursé de la somme versée, après déduction de l’indemnité d’annulation qui est modulée en fonction de la date à laquelle elle intervient.

qu’en cas d’annulation tardive, l’indemnité due est limitée aux pénalités prévues dans le contrat comme lorsqu’il s’agit d’arrhes.

Le montant du remboursement dépendra donc de la date d'annulation, plus elle est proche du départ, plus l'indemnité est élevée.

Ces clauses qui permettent au client de renoncer au voyage, c'est à dire de revenir sur l'accord donné lors de l'inscription peuvent s'analyser comme des *clauses de dédit* ⁽¹⁴⁶⁾. Elles permettent au client bénéficiaire d'annuler son voyage, c'est à dire de se délier du contrat en payant au transporteur ou à l'agence l'indemnité fixée par le contrat. La clause de dédit qui diffère les effets du contrat permet au client/bénéficiaire de réfléchir aux conséquences de son engagement et partant de donner un consentement éclairé. S'il exerce son droit de repentir, la vente est anéantie rétroactivement et il devra payer les indemnités convenues. S'il ne l'exerce pas, le contrat devra être exécuté.

Il ne faut pas confondre la clause de dédit avec la clause pénale. Deux caractères permettent de les distinguer ⁽¹⁴⁷⁾:

- Le dédit est dû en dehors de tout contexte de responsabilité civile. En effet, la clause de dédit confère à son bénéficiaire le droit d'empêcher la formation du contrat : ou bien il forme le contrat ou bien il y renonce en payant au vendeur la somme stipulée. En renonçant de conclure il ne viole pas l'obligation puisqu'il a le choix de maintenir ou d'abolir le lien contractuel. ⁽¹⁴⁸⁾. Contrairement à la clause de dédit, la clause pénale concerne l'exécution d'un contrat définitivement formé et sanctionne le débiteur qui ne respecte pas le contrat. Le débiteur de la clause pénale n'a aucun pouvoir de révocation ; il doit exécuter son obligation, sinon il encourt les sanctions de l'inexécution.

- Le dédit constitue un prix non une réparation. L'indemnité n'a pas la même cause en ce qui concerne le bénéficiaire de la clause de dédit et le débiteur de la clause pénale : dans le premier cas l'indemnité correspond au prix du repentir (qui permet à son titulaire de revenir sur son engagement non définitif de conclure le contrat projeté) ; dans le second cas, elle correspond à une réparation, il s'agit d'une sanction du fait de l'inexécution d'une obligation.

La qualification est importante dans ses effets. La clause de dédit étant différente de la clause pénale, il faut exclure à son égard toute application de l'article 1152 al.2 du code civil permettant au juge de réviser les clauses

¹⁴⁶ Ph. Malaurie, T.2, n°748 et 966 et supra chapitre 1, section 2 « qualification du contrat.

¹⁴⁷ Claire Humann, La spécificité de la clause de dédit, RD imm. 1997, p.169.

¹⁴⁸ Ph. Malaurie, n° 748, p.437.

pénales excessives, elle échappe au pouvoir modérateur du juge qui ne pourra ni diminuer l'indemnité convenue, ni la supprimer.

2° L'exonération pour force majeure :

La force majeure permet au client d'échapper à l'indemnisation.

a) Le principe d'exonération:

Selon les règles du droit commun, l'indemnité de dédit cesse d'être due lorsque le client est obligé d'annuler le contrat en raison d'un événement de force majeure (¹⁴⁹). L'identification de tels événements peut soulever des difficultés, à défaut de définition dans le contrat de la force majeure. La jurisprudence définit la force majeure comme un événement extérieur, imprévisible et irrésistible.

- L'événement doit être *irrésistible*, c'est à dire insurmontable, en se fondant sur l'idée qu'à l'impossible nul n'est tenu ; si le client pouvait le surmonter bien que l'exécution soit plus difficile ou onéreuse, il ne pourrait pas être exonéré de sa responsabilité.

- L'événement doit être normalement *imprévisible* au moment de la réservation. Ce qui est d'appréciation délicate. La jurisprudence se livre à une analyse *in abstracto* exigeant un fait normalement prévisible compte tenu des circonstances. Il est donc impossible de dresser une liste des événements imprévisibles variables selon les circonstances. Il en est ainsi du décès, de la maladie ou d'un accident du client. Mais on peut se demander, si le contrat ne le précise pas si l'empêchement du conjoint, du concubin ou d'un membre de la famille peut être considéré comme un événement de force majeure. Les circonstances qui permettent au client d'échapper à l'indemnisation doivent être interprétée strictement (¹⁵⁰).

¹⁴⁹ Ph.Malaurie, T. 2, n° 748, p. 438 et sur la force majeure en général, n° 827 et s, p. 484 et s..

¹⁵⁰ La cour d'appel de Montpellier a ainsi jugé que l'incarcération d'un dirigeant d'entreprise ne constitue pas un cas de force majeure et que ce client ne peut pas reprocher à l'agence de ne pas avoir souscrit une assurance annulation dès lors qu'il n'est pas prouvé qu'une compagnie d'assurances couvre ce type de risque (cité par Py, p.280). La cour de cassation (Civ. 1, 8 Déc.1998, SA Castoramac/SARL ICEVLid'Air voyages, Juris-data n° 004771 ; Tourisme et droit n° 10, sept.1999, p.8, obs. P.Py), a considéré que les risques de guerre ne constituent pas un événement de force majeure. Le touriste qui a peur de partir et qui a renoncé au voyage ne pourra pas dans ce cas obtenir le remboursement de son voyage. La société Castorama avait confié à la société ICEV Lid'Air voyages, le transport et l'hébergement de cinq cents membres de son personnel, en Janvier 1991 à Marrakech. Après avoir envisagé de renoncer au voyage en raison de

- L'événement doit être *extérieur* au débiteur. Le cocontractant ne répond pas seulement de lui même mais aussi des personnes ou du matériel qu'il emploie pour exécuter le contrat. Mais cette exigence n'est pas nécessairement requise en matière de responsabilité contractuelle. Ainsi, la *maladie* du débiteur, c'est à dire en l'espèce du client qui ne devrait pas être considérée comme extérieure et, par conséquent, ne pourrait pas être un événement de force majeure, est considérée par la jurisprudence comme événement de force majeure, lorsqu'elle présente les caractères d'irrésistibilité et d'imprévisibilité.

b) Les aménagements de la force majeure :

Les règles relatives à la force majeure n'ont pas un caractère d'ordre public ⁽¹⁵¹⁾. Le débiteur peut donc prendre conventionnellement la charge de la force majeure. Il garantit alors le résultat promis, même en cas de force majeure. Il est, selon l'expression de Monsieur Malaurie, « en quelque sorte l'assureur du créancier » ⁽¹⁵²⁾.

Pour le contrat de passage, l'article D 67 du décret de 1966 ⁽¹⁵³⁾ sur le transport maritime de passagers qui met en partie à la charge du client la force majeure, puisque ce dernier ne sera que partiellement remboursé du prix du voyage payé à l'avance, « le quart du prix du passage est conservé par le transporteur », le passager, dans ce cas, perdra le 1/4 de la somme versée et on lui restituera les 3/4.

En matière de vente de voyage, le contrat met souvent à la charge du client la force majeure, celui-ci devant verser l'indemnité, même lorsque

tensions au Moyen Orient et dans les pays arabes, la société Castorama avait déclaré, le 21 Décembre 1990, en maintenir la réalisation. Le 14 Janvier 1991, veille de la guerre d'Irak, elle a annulé finalement le voyage « en raison de l'aggravation de la guerre du Golfe ». Elle a demandé le remboursement de la totalité des sommes versées à l'organisateur de voyage en invoquant, pour justifier la rupture unilatérale du contrat la force majeure résultant de la guerre du Golfe, elle ne l'a pas obtenue, car pour la cour de cassation le risque de guerre dans le monde actuel était prévisible et il ne constitue un événement de force majeure que s'il avait véritablement empêché l'exécution du contrat, ce qui n'était pas le cas en l'espèce (dans le même sens Civ. 1ère, 20 Janvier 1998, JCP éd.E, p.400).

¹⁵¹ Ph. Malaurie, T.2, n° 828, p.484.

¹⁵² Ph. Malaurie, T.2, n° 822, p. 478.

¹⁵³ Article D 67 du décret de 1966 : « En cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résilié par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit. *Le quart du prix du passage est alors dû au transporteur.* Les mêmes dispositions s'appliquent sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui ».

l'annulation résulte d'une cause étrangère. Ainsi, on peut lire dans certains contrats.

Cependant, la cour d'appel de Paris a condamnée comme abusive la clause qui permettait au Club Med de conserver les droits d'inscription dans tous les cas d'annulation, y compris ceux non imputables au client ⁽¹⁵⁴⁾.

Etant donné l'importance des sommes en jeu et la relative fréquence des annulations, les vendeurs de voyage (organisateur de croisières et transporteurs) proposent à leurs clients des **assurances annulation** qui définissent avec précision les événements couverts comme constituant des cas de force majeure (le contrat peut donner à la force majeure une définition plus large que celle que retiennent habituellement les tribunaux).

Exemple de clause :

« La compagnie d'assurance remboursera à l'assuré les frais d'annulation prévus par les conditions générales de vente, dans la mesure où le voyage est annulé en raison de circonstances imprévisibles au moment de la réservation telles que :

- décès (à la suite d'une maladie ou d'un accident), maladie ou accident de l'assuré ou de son compagnon de voyage, du conjoint/ personne vivant sous le même toit, parents, frères et sœurs, enfants, beaux parents, beaux fils et belles filles, grands parents, oncles, neveux et nièces jusqu'au 3ème degré, associé actionnaire de la société de l'assuré ou de son supérieur hiérarchique direct empêchant l'assuré d'effectuer le voyage en raison de leur état de santé ou de la nécessité d'apporter son aide aux personnes citées ci-dessus, victimes d'une maladie ou d'un accident.

Sont par ailleurs comprises les pathologies de la grossesse à condition qu'elles soient apparues après la date d'application de la garantie.

- dommages matériels subis par l'habitation, le cabinet professionnel ou l'entreprise de l'assuré rendant sa présence indispensable et immédiate.

¹⁵⁴ Paris 25ème Chambre, Section A, 20 Septembre 2002, Jurisdata n° 209293 : « Considérant quant à l'article 4-1 intitulé « Annulations et modifications du fait de l'adhérent » et précisant que dans tous les cas d'annulation, la SA Club Méditerranée conserve les droits d'inscription, force est de relever que cette clause qui n'est pas abusive dans tous les autres cas, crée un déséquilibre significatif entre les droits et les obligations des parties, dès lors que l'annulation par l'adhérent est causé par un cas fortuit ou une force majeure ; que dans ce cas, la clause procure un avantage excessif à la SA Club Méditerranée en imposant au client les frais du dossier, peu important que ces frais soient modiques et valables pour une année ; que le client n'a pas à supporter seul les conséquences de la cessation du contrat lorsque celle-ci découle d'un événement constitutif d'un cas fortuit ou d'une force majeure. Qu'en conséquence, sans qu'il y ait lieu d'annuler l'article 4-1, il sera enjoint à la SA Club Méditerranée pour faire cesser l'abus, d'ajouter après « dans tous les cas d'annulation » : « sauf cas fortuit ou force majeure ». La clause du contrat du club méditerranée ci-dessus reproduite tient compte de cette injonction.

- impossibilité pour l'assuré de rejoindre le lieu de départ à la suite de graves catastrophes naturelles déclarées comme telles par les autorités compétentes
- panne et/ou accident de son propre véhicule de transport empêchant l'assuré de rejoindre le lieu de départ du voyage.
- convocation officielle de la part d'une autorité publique.
- vol de papiers d'identité de l'assuré nécessaires pour le voyage à condition que l'impossibilité matérielle de les refaire soit démontrée.
- impossibilité de la part de l'assuré de bénéficiaire des vacances déjà planifiées à la suite par exemple d'un licenciement de la part de son employeur.
- impossibilité d'effectuer le voyage à la suite d'une modification de la date : de session des examens scolaires ou d'habilitation à l'exercice d'une activité professionnelle, de la participation à un concours public.
- convocation pour le service militaire ou appel sous les drapeaux en raison de crises internationales ».

Le rôle de l'agence est dans le domaine de l'assurance difficile puisqu'elle est tenue à la fois d'un devoir de réserve et d'une obligation de parler. En effet, elle ne peut pas imposer à ses clients de souscrire une assurance qui présente un caractère facultatif, sinon elle pourrait être responsable de l'infraction de vente liée ⁽¹⁵⁵⁾. Mais, elle est tenue d'informer clairement l'acheteur des conditions d'octroi de la garantie et des clauses d'exclusion, sinon elle engage sa responsabilité si en cas d'accident l'assurance refuse de couvrir le risque ⁽¹⁵⁶⁾.

Plutôt que de verser des indemnités d'annulation, le client empêché de participer au voyage, pourra préférer céder sa réservation à un tiers qui viendrait prendre sa place dans le contrat ⁽¹⁵⁷⁾. La solution est aussi intéressante pour le professionnel qui ne subit pas les pertes financières résultant du désistement ⁽¹⁵⁸⁾.

¹⁵⁵ Paris 19 Mai 1994, Juris-data n° 021381.

¹⁵⁶ Nancy 26 Mai 1998, Juris-data n° 049166 et Paris 2 Décembre 1997, Juris-data n° 024410.

¹⁵⁷ La cession de contrat a pour objet le remplacement d'une partie par un tiers au cours de l'exécution du contrat. Elle permet au contrat de survivre au changement de l'une des parties. Lorsque celle-ci ne peut pas ou ne veut pas l'exécuter, le contrat devrait être résilié. Sa cession rend possible la continuation du contrat avec un tiers devenu partie, Ph. Malaurie, T.2, n° 778, p.447.

¹⁵⁸ En principe tout contrat est cessible, sous certaines conditions qui sont précisées par la loi du 18 Juin 1966 et par la loi du 13 juillet 1992 : l'article 64 de la loi de 1966 la soumet à « l'accord », c'est à dire à l'autorisation, à l'agrément du nouveau client par le transporteur ; en revanche, d'après les articles 18 de la loi de 1992 et 99 du décret de 1994, elle n'est pas subordonnée à l'autorisation du vendeur, mais le client doit informer l'agent de voyage de la cession par lettre dans les sept jours avant le départ et dans les quinze jours en cas de croisière.

§ 2- L'annulation par le vendeur

L'organisateur de croisières ou le transporteur doivent présenter le navire à la date et au port d'embarquement prévus pour y accueillir les passagers. L'annulation du voyage constitue une atteinte aux droits des passagers : le préjudice est pour eux certains, ils ne pourront pas faire le voyage, la croisière qu'ils souhaitent. La protection des passagers implique le remboursement du billet, une indemnité ou le choix d'un voyage de remplacement. Si la loi de 1992 leur garantit une bonne protection, celle de 1966, en revanche, l'assure moins.

I – Les droits du passager dans la loi du 18 Juin 1966

1° La défaillance est imputable au transporteur :

Le transporteur qui annule le voyage volontairement (ou plus exactement sans avoir pu démontrer que le non départ ne lui est pas imputable) s'expose aux sanctions de droit commun : résolution du contrat et responsabilité civile. Il résulte de l'article 69 du décret de 1966 que lorsque le transporteur « annule » le voyage, il doit restituer le prix du voyage et doit verser en sus une indemnité fixée à la moitié du prix du voyage. Cette indemnité pourra être arrêtée à un chiffre plus élevé ou plus faible puisque les dispositions de l'article 69 sont supplétives. Le contrat pourrait aussi prévoir que le transporteur ne devra aucune indemnité si le navire ne part pas (mais cette clause pourrait être dénoncée comme abusive).

Cette indemnité qui est fixée forfaitairement peut être qualifiée de clause pénale, car l'objectif de la loi est de sanctionner l'inexécution. Il en résulte que le client ne pourra prétendre qu'au montant de l'indemnité forfaitairement prévue et ne pourra pas demander en sus des dommages intérêts ⁽¹⁵⁹⁾.

2° La force majeure :

Si le transporteur établit que le non départ ne lui est pas imputable en raison d'un événement de force majeure ou d'une faute du client « le contrat est résolu sans indemnité ni de part ni d'autre », l'article D.69 reprend les règles du droit commun. C'est au transporteur d'établir que le non-départ ne lui est pas imputable.

¹⁵⁹ Supra § 1, sur les critères de distinction et l'intérêt attaché à cette qualification.

Le problème est de savoir quelles sont les cas de force majeure susceptibles d'exonérer le transporteur (¹⁶⁰) : il peut s'agir de l'incendie du navire ; d'une faute du client qui ne s'est pas muni des documents nécessaires pour embarquer tels que passeports, vaccins ou autres formalités (¹⁶¹). Mais une grève du personnel qui immobilise le navire et l'empêche de prendre le départ au jour convenu n'est pas considéré comme un événement de force majeure (¹⁶²).

II – Les droits du passager dans la loi du 13 Juillet 1992

L'article 21 de la loi du 13 juillet 1992 et l'article 102 du décret de 1994 organisent clairement par des règles impératives les conséquences de l'annulation par l'organisateur du voyage.

Lorsque le vendeur rompt avant le départ l'engagement qu'il a pris, il doit en informer son client par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le client ainsi informé bénéficie d'une option :

- Soit on lui propose un autre voyage et il accepte le séjour de substitution, il se voit rembourser le trop perçu lorsque le prix de la nouvelle prestation est inférieur à la précédente. Le client n'est pas tenu d'accepter les conditions modifiées. Mais si le remplacement proposé est inacceptable pour le client, la modification équivaut à une annulation du voyage par le vendeur. En conséquence, les clients sont fondés à demander en plus du remboursement du prix payé, l'indemnité prévue par l'article D.102 (¹⁶³).

- Soit on ne lui propose pas un autre voyage ou il choisit le remboursement des sommes qu'il a versées en vertu du contrat, dans ce cas :

¹⁶⁰ Supra sur les caractères de la force majeure.

¹⁶¹ Aix en Provence 11ème Ch. 23 Septembre 2002, Lentiscoc/ SARL Sabardu tourisme, Jurisdata n° 202554 : l'agence de voyage voit sa responsabilité exonérée par la faute du client qui en dépit des informations données dans le catalogue, ne s'est pas muni du passeport ou n'a pas reçu les vaccins nécessaires et n'a pas pu prendre le départ.

¹⁶² CM 4 Décembre 1981, JCP 82, II, 19 748, D.82, 365 ; DMF 82, 131 : l'affaire du France, l'armateur a été jugé gardien du navire que dirigeait le capitaine, alors que la manœuvre dommageable avait été imposée au commandant par les marins en grève ; il n'a pas pu se dégager de sa responsabilité en invoquant le force majeure, car ne constitue pas une cause extérieure à l'entreprise le fait que les membres de l'équipage d'un navire en conflit avec l'armateur se soient rendus maître du bâtiment.

¹⁶³ Paris ch.25, S.B, 19 septembre 2003, Jurisdata n°223731 : l'agence de voyage qui annule un voyage dans une île grecque et propose en solution de remplacement un séjour d'un jour au lieu de quatre, après un voyage épuisant qui faisait prendre aux participants outre l'avion à 3 heures du matin, un bateau qui passait par la Crête, sans même proposer de réduction de prix.

. il obtient du vendeur le remboursement immédiat et sans pénalités des sommes versées, sans préjuger des recours en réparation des dommages éventuellement subis (L.21)

. il reçoit une indemnité au moins égale à la pénalité qu'il aurait supportée si l'annulation était intervenue de son fait à la même date (D.102). Cette pénalité n'est pas réglementée par la loi, elle doit être fixée dans le contrat par référence aux indemnités prévues en cas d'annulation du voyage par l'acheteur (¹⁶⁴). Il s'agit ici d'appliquer aux deux parties les pénalités contractuelles prévues dans les conditions générales énoncées dans la brochure de voyage. La loi met ainsi l'accent sur la réciprocité des pénalités à verser par l'agence ou par le client en cas d'annulation de leur contrat, ce qui est de nature à instaurer l'équilibre du contrat recherché par l'article L. 132-1 du code de la consommation relatif aux clauses abusives.

En cas d'annulation par l'organisateur du voyage, le client a droit au remboursement des sommes versées, au versement de l'indemnité prévue par la loi (égale à celle qu'il aurait supportée si l'annulation était intervenue de son fait), et à des dommages intérêts supplémentaires si l'annulation lui a causé un préjudice subi du fait de l'annulation (ce qui permet d'adapter la réparation au préjudice de chaque passager). L'indemnité mise par la loi à la charge de l'agence de voyage en cas d'annulation n'est pas exclusive des dommages intérêts à verser pour réparer le préjudice subi (¹⁶⁵). Il en résulte que cette indemnité n'a pas le caractère d'une clause pénale, mais s'apparente à un dédit.

La loi de 1992 ne fait pas allusion à la force majeure, ce sont les règles du droit commun qui s'appliquent. Il faut cependant signaler que le contrat peut prévoir un cas particulier de force majeure pour *insuffisance de participants*. Les articles 15 et 17 de la loi de 1992 prévoient que, dans ce cas, le vendeur doit informer préalablement les intéressés des conditions de l'annulation du contrat (art. D. 96-7° et D. 98-13°) : taille minimale ou maximale permettant la réalisation du voyage ou du séjour, date limite d'information du consommateur en cas d'annulation du voyage ou du séjour. Cette date ne peut être fixée à moins de vingt et un jours avant le départ (¹⁶⁶).

¹⁶⁴ Supra.

¹⁶⁵ En ce sens déjà avant la loi de 1992, Civ. 1ère 4 Nov. 1992, D.93, p. 138 ; Civ. 1ère, 12 Janvier 1993, JCP 93, p.139 et sous l'empire de la loi de 1992 : TI Nice 16 mars 1998, M Boukaia c/Galfa Voyages, n° 11-98-004985, Tourisme et droit n° 8, mai 1999, p.7, à propos d'une croisière pour quatre personnes à destination des Caraïbes que l'agence a annulée avant le départ .

¹⁶⁶ Est fautive l'annulation d'un voyage pour nombre insuffisant de participants, si les clients ne sont pas informés dans les formes et délais prévus par la loi : Rennes Ch.1, S.B, 20 Février 2003, Jurisdata n° 213673, réf p.10 ; ou encore Paris ch.8 S.D, 25 Mars 1999,

Ces informations doivent figurer dans le document contractuel ⁽¹⁶⁷⁾. Si ces conditions sont respectées, et si le nombre de participants est inférieur à celui prévu au contrat, le vendeur peut annuler le séjour et les sommes versées sont intégralement remboursées au client qui n'a droit à aucune indemnité.

SECTION 2: LES MODIFICATIONS DU CONTRAT PAR LE VENDEUR

Les principes généraux applicables en matière contractuelle s'opposent à la modification unilatérale du contrat souscrit et obligent les deux parties aux obligations prévues. Cependant, des aléas, en particulier ceux liés à la navigation peuvent venir modifier les engagements initialement souscrits par le vendeur ou l'organisateur de croisière. Le changement peut intervenir à deux moments : avant (§ 1) et après le départ (§ 2).

§ 1- La modification du contrat avant le départ

C'est l'hypothèse où entre la date d'inscription au voyage et le départ, certains événements viennent remettre en cause certains engagements du vendeur. L'article 20 de la loi du 13 Juillet 1992 et l'article 101 du décret du 15 Juin 1994 lui accordent le droit de modifier le contrat dans des conditions très précises. L'impossibilité pour le professionnel de maintenir le contrat initial doit résulter :

- D'un *élément essentiel du contrat*. En l'absence de définition législative, il appartient au tribunal de décider ce qu'il faut entendre par essentiel. L'article D 101 ne cite qu'une hausse significative du prix. Au delà, on peut supposer qu'il s'agit des éléments qui ont déterminés la volonté du client. Dans le transport maritime et la croisière, c'est le navire ⁽¹⁶⁸⁾, la nature et les qualité des prestations, l'itinéraire.

- D'un *événement extérieur* qui s'impose au vendeur et qui s'apparente à la force majeure, comme une guerre survenue dans le pays où devait se dérouler le voyage. En revanche, la défaillance d'un prestataire ne

Jurisdata n° 024411 ; en conséquence, le client a droit au remboursement des sommes versées et à une indemnisation égale à la pénalité prévue en cas d'annulation de son fait .

¹⁶⁷ Poitiers, Ch.civ.1, 12 Mars 2003, Jurisdata n° 220644.

¹⁶⁸ Paris 31 Janvier 1997, Jurisdata n° 020392, D.1997, IR, p.68 : remplacement du navire avant le départ, mais comme le navire de remplacement avait les mêmes caractéristiques et que les clients informés n'avaient pas protestés, la responsabilité de l'organisateur de la croisière a été écartée.

semble pas pouvoir être invoquée pour justifier l'extériorité. Dans ce cas, l'agence sera responsable de la défaillance de ce prestataire (¹⁶⁹).

Le professionnel doit avertir le client le plus rapidement possible du changement par lettre recommandée avec accusé de réception de la possibilité soit de résilier le contrat, soit d'accepter la ou les modifications proposées. Si l'information est faite par voie téléphonique, télématique ou informatique, elle doit en l'état actuel des textes être confirmée par écrit. Aucun délai n'est fixé pour informer le client. On a pensé qu'une trop grande précision dans ce domaine pouvait aboutir à limiter la protection du consommateur lorsque la modification avait lieu très peu de temps avant le départ. L'agence qui ne respecte pas cette obligation est responsable de plein droit des inconvénients causés aux clients qui n'ont pu bénéficier de cette information (¹⁷⁰)

Le client, qui doit faire connaître son choix dans les meilleurs délais, peut :

- Soit résilier le contrat sans pénalité et obtenir du vendeur un remboursement immédiat des sommes versées.

- Soit accepter les modifications proposées. Dans ce cas, un avenant au contrat précisant les modifications apportées est signé par les parties. Une diminution éventuelle du prix doit venir en déduction des sommes restant dues par l'acheteur, ou si le paiement a déjà été effectué, on lui reversera éventuellement le trop perçu.

Cette option ne prive pas le client d'une action en dommages-intérêts contre le vendeur s'il estime avoir subi un préjudice du fait des modifications.

§ 2- La modification du contrat après le départ

Les clients se plaignent parfois d'incidents qui ont écourté leur voyage ou l'ont rendu moins confortable : les horaires, les services prévus ne sont pas respectés, l'itinéraire a été modifié, des escales ont été supprimées. Il y a mauvaise exécution du contrat de voyage. L'inexécution peut prendre deux formes : le client parvient à destination, mais autrement que cela lui a été promis ; le client ne parvient pas à destination parce que le voyage a été interrompu.

¹⁶⁹ En application de l'art. 23 de la loi du 13 Juillet 1992 qui pose le principe de la responsabilité de l'agence du fait d'autrui, infra § 2.

¹⁷⁰ En application de l'article 23 de la loi de 1992, infra.

Dans ces situations, le client sera tenté, à défaut d'accord amiable avec son cocontractant, de demander en justice la réparation du préjudice subi, voire le remboursement du prix du voyage (¹⁷¹). Le régime de la responsabilité est différent selon qu'il s'agit d'un transport simple ou d'une croisière.

I -La responsabilité dans le transport simple

- La modification du voyage : Le transporteur maritime a l'obligation de faire assurer au passager un voyage déterminé. Il doit partir à la date prévue, suivre l'itinéraire prévu, faire les escales prévues, arriver au port de destination prévu, à la date prévue. L'article 70 du décret de décembre 1966 prévoit qu'en cas d'inexécution de cette obligation, le client pourra, à condition de prouver la faute du transporteur, obtenir la résolution du contrat et des dommages-intérêts.

Mais comme cette obligation est soumise aux aléas et aux dangers de la navigation, il ne s'agit que d'une obligation de moyens. Le capitaine a donc le droit et même le devoir, lorsque *la sécurité des passagers* est en jeu, de retarder le départ (¹⁷²) ou de modifier le trajet en fonction de circonstances imprévues qu'il s'agissent de phénomènes météorologiques (tel un typhon dans les mers qui y sont propices) ou de phénomènes politiques (tels des combats armés dans les ports où il devait faire escale). Il est bien évident que le passager ne peut pas se plaindre dans ce cas de l'inexécution du contrat de transport.

- L'interruption du voyage : elle peut résulter d'une avarie en mer ou encore de la saisie du bateau à une escale en cours de voyage, par exemple parce que l'armateur n'a pas payé ses créanciers. Ce fut le cas cet hiver pour deux navires exploités par l'armateur grec Festival : le « Mistral » et le « European Stars » ont été, en janvier 2004, saisis et immobilisés, le premier à Marseille et le second à Barcelone, à la demande des propriétaires créanciers de ces paquebots construits à Saint Nazaire par la société Alstom marine pour non paiement des loyers depuis Août 2003 (¹⁷³). Lorsque l'immobilisation est fautive, les passagers pourront, d'après l'article D 71, demander la résiliation du contrat et obtenir le remboursement du voyage

¹⁷¹ Il pourra également porter plainte pour publicité trompeuse, supra chapitre 1.

¹⁷² Lorsque le départ a dû être retardé sans que les passagers aient pu monter à bord, on admet que le transporteur maritime -comme le transporteur aérien- doit payer les frais d'hébergement et de nourriture des passagers qui ont été obligés d'attendre à terre leur embarquement.

¹⁷³ Les Echos, Mercredi 21 Janvier 2004, p.31.

avec d'éventuels dommages intérêts s'ils démontrent un préjudice (sous réserve que le transporteur soit solvable).

Le transporteur doit s'il veut s'exonérer de sa responsabilité établir que l'événement à l'origine de la modification ou de l'interruption ne lui est pas imputable.

Mais les dispositions de l'article 70 et 71 n'ont pas de caractère impératif et une clause du contrat peut prévoir que le prix restera dû en totalité même si le voyage est modifié ou interrompu (¹⁷⁴). Mais on peut s'interroger sur la validité de ces clauses qui pourraient s'analyser comme des clauses de non responsabilité.

II - La responsabilité dans la croisière

La responsabilité de l'organisateur de croisière peut être mise en oeuvre sur la base de deux textes impératifs : l'article 48 de la loi de 1966 et l'article 23 de la loi du 13 Juillet 1992, ce qui pose le problème du concours de ces deux dispositions et de leur application aux croisières maritimes.

1° L'article 48 de la loi du 18 Juin 1966 :

« 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 » (¹⁷⁵).

L'organisateur de croisière s'engage à exécuter la croisière dans tous ses éléments tels qu'ils sont prévus dans le titre de croisière. Tout manquement au programme de la croisière engage sa responsabilité, mais uniquement en ce qui concerne l'organisation de la croisière. L'organisateur peut se dégager de toute responsabilité en démontrant que le manquement concerne une obligation inhérente au contrat de transport proprement dit. Dans ce cas, le passager devra se retourner contre l'armateur qui est responsable dans les termes du contrat de passage (¹⁷⁶).

Ce texte prévoit donc deux régimes de responsabilité parallèles, selon que le manquement concerne ou non l'exécution du transport maritime :

¹⁷⁴ R. Rodière, n° 1037.

¹⁷⁵ Les règles sont différentes en cas d'accident corporels survenu au croisiériste ou de perte ou d'avaries aux bagages en vertu de l'art. 49 : infra 2ème partie.

¹⁷⁶ A. Vialard, Droit Maritime, n° 534, p.461 ; M. Remond Gouilloud, Droit Maritime, n° 789, p.472, R.Rodière et E.Du Pontavice, Droit Maritime, Dalloz, n° 414, p.410.

- *La responsabilité personnelle de l'agence* lorsque le client se plaint des désagréments du voyage (que les obligations soient à exécuter par lui même ou par d'autres prestataires de services) en dehors du transport proprement dit. Le texte ne précise pas si la responsabilité qu'il instaure est fondée sur une obligation de résultat ou de moyens. Monsieur Vialard estime qu'il s'agit d'une obligation de résultat (¹⁷⁷), mais la jurisprudence semble pencher pour l'obligation de moyens et relève la faute de l'organisateur de croisière pour le condamner à des dommages-intérêts : par exemple, s'il a prévu des déplacements de croisière sur des navires de ligne ne pouvant pas faire les escales promises dans le cadre de la croisière (¹⁷⁸).

- *La responsabilité de l'armateur*, si le manquement est relatif à l'exécution du contrat de transport. Sa responsabilité est fondée sur une obligation de moyens (art. D.70 et 71). Mais il est bien évident que le passager ne peut pas se plaindre de la modification de certaines escales en raisons des conditions météorologiques surtout sur des mers exposées aux risques de typhons, comme dans les caraïbes (¹⁷⁹), la décision étant justifiée, comme on l'a vu, par la sécurité des passagers.

2° L'article 23 de la loi du 13 Juillet 1992 :

« Toute personne physique ou morale qui se livre aux opérations mentionnées à l'article 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 ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.

Toutefois, elle 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, soit à un cas de force majeure ».

L'organisateur de voyage s'engage à exécuter le voyage dans tous ses éléments, sans échappatoire possible (différent de l'article 48 qui dégage l'organisateur de croisière pour les manquements liés à l'exécution du contrat de passage). En cas de manquement à ses obligations, sa *responsabilité est de plein droit*, ce qui garantit à ses clients, et donc renforce leur protection, l'exécution conforme du contrat dans tous ses éléments. Il s'agit d'une responsabilité sans faute, purement objective dont le

¹⁷⁷ A. Vialard, n°534.

¹⁷⁸ Aix en Provence 24 Janvier 1985, DMF 1987, p.420, DMF 1988, p.161, obs Bonassies.

¹⁷⁹ TGI Paris, 12 Octobre 1990, DMF 1992, p.161.

professionnel ne pourra s'exonérer en tout ou partie que par la cause étrangère. Le seul dommage justifie le droit à réparation du client.

La responsabilité de l'organisateur du voyage est aussi *une responsabilité du fait d'autrui*. Il répond des défaillances des différents prestataires auquel il a eu recours pour réaliser la croisière. Il devient le responsable direct de l'opération qu'il ait fait appel à des tiers ou non, que cette inexécution soit due à son fait ou au fait d'un tiers ⁽¹⁸⁰⁾. Toutefois l'agence peut se retourner contre les prestataires défaillants pour les prestations qui les concernent afin d'obtenir réparation. Sur la base de ce texte, elle pourrait ainsi se retourner contre l'armateur.

c) Le conflit entre l'article 48 et l'article 23 :

On peut constater que la responsabilité de l'organisateur de croisière est plus étendue dans la loi de 1992 que dans la loi de 1966. Lequel de ces deux textes, tous deux impératifs, appliquer ? La cour d'appel de Paris concilie les deux lois ⁽¹⁸¹⁾. Elle estime que « la loi du 13 Juillet 1992, loi générale n'a pas abrogé l'article 48 de la loi du 18 Juin 1966 et l'exception qu'il introduit à la responsabilité de l'organisateur de croisières maritimes, fondée sur les risques et contraintes spécifiques à la navigation maritime ». Pour la Cour d'appel, il résulte des dispositions combinées de l'article 23 de la loi du 13 Juillet 1992 et de l'article 48 de la loi du 18 Juin 1966 que les agences de voyages organisatrices de croisières maritimes engagent leur responsabilité à l'égard de leurs clients du fait de l'inexécution par des entreprises distinctes des prestations prévues : c'est une responsabilité de plein droit (non une responsabilité pour faute comme c'est le cas en application de l'article 48). Mais elles peuvent s'exonérer en tout ou en partie de leur responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution du contrat est due à un cas de force majeure ou liée au contrat de transport proprement dit (exception prévue à l'article 48).

L'organisateur de la croisière pourra invoquer l'exception de l'article 48 pour se dégager de sa responsabilité lorsqu'un incendie déclaré à bord a provoqué une modification de la croisière qui s'est trouvée amputée des escales de Sicile, de Grèce, de Chypre et d'Egypte, car l'inexécution est liée au contrat de transport proprement dit, ainsi, viole l'article 48, le jugement qui condamne l'organisateur de la croisière en raison de l'incendie déclaré à

¹⁸⁰ M.Meyer Royère, Responsabilité civile du fait d'autrui des agences de voyage, Rev Jur. Com. 1999, p.341 .

¹⁸¹ Paris 12 Avril 2002, Jurisdata n° 176644, ou encore Paris 1 Juin 2001, D. 2002, SC p. 1319, obs Ph.Délebecque ; Paris 31 Janvier 1997, Jurisdata n° 020392, D.1997, IR, p.68 ; sur la discussion que soulève cette position, infra 2ème Partie, Chapitre 2.

bord alors qu'elle n'était pas une compagnie de transport maritime mais l'organisateur du voyage (¹⁸²). Cela renvoie le croisiériste à se retourner contre l'armateur qui est responsable dans les termes du contrat de passage.

L'organisateur de croisière pourra aussi invoquer la force majeure pour se dégager de sa responsabilité vis à vis de ses clients. Ainsi n'est pas responsable, l'organisateur qui a démontré que la décision de supprimer l'escale ultime du Spitzberg, inscrite au programme de la croisière, par le capitaine du navire, était liée à des conditions climatiques imprévisibles et insurmontables (brouillard intense et présence d'icebergs) et a été prise pour assurer la sécurité des passagers (¹⁸³).

L'organisateur de croisière sera, par contre, seul responsable de l'inexécution des prestations autres que maritimes, sans qu'il y ait lieu pour le client de prouver sa faute (responsabilité de plein droit). Viole, par exemple, ses engagements contractuels l'organisateur de croisière qui vantait dans ses brochures la qualité unique de la vie offerte à bord et qui a maintenu la croisière malgré des conditions météorologiques très mauvaises pour la moitié de la durée de la croisière et incertaines pour l'autre, ce qui allait entraîner de mauvaises conditions de vie à bord pour les passagers et une modification substantielle du trajet (¹⁸⁴). Manque encore à ses obligations l'agence de voyage qui organise une croisière avec pension complète casher et ne respecte pas la règle Talmudique, aucun rabbin n'étant présent lors de la croisière. L'agence n'établit pas avoir informé ses clients sur les modifications essentielles des prestations et n'apporte pas la preuve d'une cause étrangère (¹⁸⁵).

¹⁸² Civ.1, 27 Octobre 1993, Pourvoi n° 90-17-806, Jurpro, à rapprocher de Paris 12 Avril 2002, Jurisdata n° 176644, où l'agence de voyage avait invoqué l'exception de l'article 48 pour se dégager de sa responsabilité, et faire condamner l'armateur dans le cas où une panne électrique du navire avait entraîné l'annulation de deux escales ultérieures en raison du retard pris. Mais comme le transport défectueux n'affectait pas la partie maritime, mais fluviale de la croisière, la cour estime que les règles du droit maritime, donc l'article 48, ne sont pas applicables.

¹⁸³ Paris 31 Janvier 1997, D. 1997, IR, p.68, jurisdata n° 020392 ; pour les mêmes raisons, le passager ne peut pas se plaindre de la modification de certaines escales prévues en raison des conditions météorologiques dans des mers exposées aux typhons comme dans les caraïbes : TGI Paris 12 Octobre 1990, DMF, 1992, p. 172.

¹⁸⁴ Paris 10 Octobre 1995, D. 1995, IR, p.278, Jurisdata n° 023686, Dans ce cas, l'agent de voyage a été condamné à indemniser le préjudice subi par les clients, égal au montant du prix payé, mais comme l'agence était un agent de la compagnie de transport propriétaire du navire, cette dernière doit garantir à l'agence à l'encontre de laquelle aucune faute n'est justifiée.

¹⁸⁵ Paris 28 Mars 2000, Jurisdata n° 109944.

Dans ce cas, le client ne devra prouver que le préjudice subi. Pour ce faire, il établira que la prestation était essentielle pour lui, que l'itinéraire, les escales supprimées, les activités touristiques modifiées, la qualité de vie à bord... étaient des éléments déterminants dans le choix du voyage. Le préjudice peut être matériel, lorsqu'il affecte la qualité de prestations : le client n'a pas bénéficié pendant le voyage du confort qu'il était en droit d'attendre, ; il en apporte la preuve en comparant la réalité des prestations à ce qui était mentionné dans l'offre d'achat. De même le dommage peut affecter la quantité des prestations. Le client reproche à l'agence d'avoir supprimé des escales annoncées dans le programme. Le préjudice peut être aussi moral, comme la privation d'un agrément que le séjour était censé procuré, comme par exemple, la perte de la chance d'avoir pu admirer un site unique.

2^{ème} PARTIE :

LE DROIT DES PASSAGERS A LA SECURITE

Les problèmes de santé et de sécurité sont les plus importants de ceux que pose la protection des consommateurs (¹⁸⁶). Il faut protéger la santé et la vie des consommateurs contre les dangers de la vie moderne. En effet, la civilisation industrielle, qui, certes, améliore notre confort et notre qualité de vie, multiplie les accidents qui peuvent devenir de véritables fléaux sociaux, comme par exemple aujourd'hui les accidents de la circulation.

Le transport maritime de passagers suit cette évolution. Avec le développement du tourisme et des loisirs, une clientèle de plus en plus importante utilise le voyage par mer (¹⁸⁷). Les compagnies de transport exploitent des navires de très grande taille, paquebots de croisière (¹⁸⁸) et ferries appelés aussi transbordeurs (¹⁸⁹) qui permettent d'accueillir et de transporter des milliers de passagers. Il en résulte que si les accidents sont relativement rares (¹⁹⁰), les risques relatifs à ce type de transport ne doivent pas être sous-estimés ; un simple accident affectant un navire transportant un grand nombre de personnes peut être tragique et faire de nombreuses victimes (¹⁹¹).

Il est donc essentiel de développer des moyens juridiques susceptibles d'assurer et de développer la sécurité des passagers. Dans un premier temps la jurisprudence a estimé que le contrat de transport contient une obligation de sécurité qui oblige le transporteur à conduire le voyageur sain et sauf à destination (¹⁹²). Cette obligation a été consacrée par l'article 36 de la loi du

¹⁸⁶ J. Calais et F. Steinmetz, *Droit de la consommation*, Dalloz éd. 2003, p.285, n° 249.

¹⁸⁷ L'industrie de la croisière connaît une expansion extraordinaire : supra Introduction.

¹⁸⁸ Supra : Introduction.

¹⁸⁹ Supra : Introduction.

¹⁹⁰ Supra : Introduction.

¹⁹¹ Supra : Introduction.

¹⁹² Civ. 21 Nov. 1911, *Cie Générale Transatlantique*, DP 1913, 1, 243, à propos d'un transport maritime de passagers : au cours d'un voyage en bateau, un passager fut blessé et demanda réparation à la compagnie maritime. Une clause du contrat de transport attribuant compétence au tribunal de Marseille pour régler les difficultés nées de l'exécution du contrat ; un litige s'éleva pour savoir si l'indemnisation du dommage corporel causé à la victime et sur laquelle le contrat était totalement silencieux, était une obligation contractuelle, car le transporteur s'engageait tacitement à mener le transporteur

18 Juin 1966 qui prévoit que « Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers ». Elle impose au transporteur l'obligation de réparer les dommages causés en cours de transport, mais la loi limite l'étendue de la réparation (art. 29 de la loi de 1966), ce qui n'est pas très compatible avec le développement de la protection des consommateurs. De plus, le meilleur moyen de protéger l'intégrité corporelle est d'éviter les accidents : mieux vaut prévenir que réparer ! De ce point de vue, la meilleure politique consiste à créer et perfectionner les règles de sécurité.

Un véritable droit à la sécurité s'est progressivement construit dans le domaine maritime autour de la prévention (Chapitre 1) et de la réparation qui pourrait être, dans un proche avenir, améliorée par la reconnaissance d'une responsabilité de plein droit et une augmentation des plafonds de réparation (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 :

LES MESURES PREVENTIVES

Pour que les transports maritimes soient sûrs, il faut que les navires soient aptes à assurer le voyage dans de bonnes conditions de sécurité. Des règles contraignantes sont nécessaires pour assurer la sécurité des navires. Ainsi, il existe une réglementation technique de la sécurité maritime ⁽¹⁹³⁾ qui fixe les normes de sécurité des navires à passagers (Section 1). Mais l'efficacité de ces normes suppose qu'elles soient effectivement appliquées, c'est la raison pour laquelle la loi pose des règles de contrôle (Section 2) et des sanctions (Section 3) qui, compte tenu de leur mise en œuvre, ne donnent pas toujours des résultats satisfaisants.

SECTION 1 : L'ETABLISSEMENT DES NORMES DE SECURITE MARITIME

Il faut présenter les textes qui posent les règles de sécurité pour les navires à passagers (§ 1), puis le contenu essentiel de ces normes (§ 2).

§ 1- La réglementation

La sécurité maritime est un problème universel qui doit être réglementée à l'échelle internationale. C'est la convention Solas, « safety of life at sea » ou en français convention internationale de la vie humaine en mer, qui traite de la sécurité maritime sous ses différents aspects puisqu'elle traite tout autant de la sauvegarde des biens (navires et cargaisons) que des vies humaines. La recherche d'une meilleure sécurité a également conduit les institutions européennes à tenter de mettre en place une politique commune de la sécurité en mer et à renforcer la législation sur la sécurité des bateaux à passagers. Mais il faut observer que lorsqu'une nouvelle réglementation apparaît, les navires anciens déjà construits restent en général soumis à la réglementation précédemment applicable et de ce fait continuent à naviguer avec une sécurité amoindrie.

¹⁹³ Nous ne présenterons ici que les caractères généraux de cette réglementation, pour l'aspect technique des normes se référer à de R.Cuisiniez, La sécurité à bord des navires marchands, Infomer 2004 qui consacre une partie aux navires à passagers et M Boisson, précité

I - La convention SOLAS

La SOLAS actuellement en vigueur a été adoptée par la conférence internationale réunie sous l'égide de l'OMCI le 1^{er} Novembre 1974. Elle est entrée en vigueur en France par le décret du 14 Mai 1980. Elle a été, depuis, plusieurs fois remaniée afin d'intégrer les améliorations techniques apportées à la sécurité des passagers, notamment Solas 90 relatif à la sécurité des transbordeurs (¹⁹⁴). De nombreuses parties de la convention s'appliquent aux navires à passagers. Sur un plan technique, quatre chapitres couvrent les principaux aspects de la prévention : compartimentage et stabilité, machines et installations électriques (chapitre II-1) ; protection incendie (chapitre II-2) ; dispositif sauvetage (chapitre III). Un chapitre X édicte les mesures applicables aux engins à grande vitesse (qui reprend les règles établies et regroupées dans le Code HSC « High Speed Craft » de 1993, modifié en 2000 et entré en vigueur le 1^{er} Janvier 2003) et un chapitre XII-2 consacré à la prévention des actes terroristes qui est entré en vigueur le 1^{er} Juillet 2004 (¹⁹⁵).

Les règles contenues dans la Solas ne sont obligatoires que pour les pays signataires. Il en résulte que malgré le principe d'universalité des règles de sécurité maritime, des Etats peuvent y échapper, en ne signant pas la convention. Le fait d'être membre de l'OMI n'entraîne pas ipso facto cette obligation.

Mais les Etats qui ont ratifié la convention peuvent prévoir des prescriptions supplémentaires qui viennent compléter les règles de base de la Solas et les améliorer.

II - L'accord de Stockholm

A la suite du naufrage de l'Estonia (¹⁹⁶), en l'absence d'accord international sur de nouvelles règles de stabilité pour les transbordeurs à passagers, huit Etats de l'Europe du Nord européen (le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume Uni) signèrent, en Février 1996, un accord dit de Stockholm applicables aux rouliers à passagers qui introduit pour ces navires des exigences qui vont plus loin que celles de la norme Solas (¹⁹⁷). Il en résulte deux systèmes de prévention sur la sécurité des rouliers à passagers : pour

¹⁹⁴ R. Cuseniez, précité et Boisson précité.

¹⁹⁵ R.Cuisiniez, n° 1338.

¹⁹⁶ Infra.

¹⁹⁷ L'accord de Stockholm concerne une centaine de navires ; le réaménagement de la structure a coûté environ 750 000 dollars.

l'Europe du nord, l'accord de Stockholm, pour l'Europe du sud, la norme Solas 90, sans que cette différence soit techniquement justifiée. C'est la raison pour laquelle la commission des communautés européennes propose une directive visant à appliquer les exigences de stabilité spécifiques de l'accord de Stockholm à tous les transbordeurs rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux dans l'Union européenne ⁽¹⁹⁸⁾, qui devrait modifier la directive 98/18/CE du 17 Mars 1998.

III - Les directives européennes

La commission a déjà pris une série de mesures pour améliorer et harmoniser les règles de sécurité applicables aux bateaux à passagers. Quatre textes communautaires ont été adoptés afin d'établir des normes de sécurité égales pour tous les bateaux de passagers de la communauté.

Il s'agit :

- Le règlement CE n°3051/95 du conseil, du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, modifié par le règlement CE n°179/98 de la commission du 23 Janvier 1998 ⁽¹⁹⁹⁾

- La directive 98/41/CE du 18 Juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord des navires à passagers.

- La directive 98/18/CE du 17 Mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

- La directive 99/ 35/CE du 29 Avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.

Certains de ces textes devront être révisés à la suite des propositions de la commission européenne du 25 mars 2002 qui propose des modifications sur les engins à grande vitesse, sur la stabilité des transbordeurs rouliers ⁽²⁰⁰⁾ sur la sécurité des passagers à mobilité réduite ⁽²⁰¹⁾.

¹⁹⁸ Communication de la commission concernant l'amélioration de la sécurité des passagers dans la communauté, 25 Mars 2002 et infra.

¹⁹⁹ JO L 19 du 24/01/1998, p.35.

²⁰⁰ Infra.

²⁰¹ Ce qui implique de faciliter l'accessibilité des bateaux à cette catégorie de passagers qui risque augmenter avec le vieillissement de la population européenne.

Certains auteurs s'interrogent sur l'efficacité de ce dispositif. Ainsi Monsieur Cuisigniez ⁽²⁰²⁾ constate que « pour le moment la compétence européenne n'a pas eu de grandes conséquences sur le fond de la réglementation de sécurité. L'Europe pratique plutôt en ce domaine une certaine occupation du terrain législatif, se contentant la plupart du temps à affirmer solennellement qu'il y a lieu... de mettre en œuvre la réglementation de l'OMI. Dans certains cas particuliers cependant, elle s'est attachée à presser l'application du calendrier de l'OMI. Mais le véritable problème n'est pas tant celui des règles de fond que celui de leur application effective et de leur sanction. C'est donc plutôt dans ce domaine que les institutions européennes pourraient avoir une action utile. Bien qu'il n'en soit pas exactement issu, le Memorandum de Paris relève de cette philosophie ».

§ 2- Le contenu des normes de sécurité

La sécurité maritime dépend à la fois de la structure et de *la qualité du navire* et de *la compétence de l'équipage* qui le met en œuvre (mesures de formation). En ce qui concerne le navire, les principaux risques à couvrir touchent l'invasion par l'eau de mer, l'incendie et le sauvetage.

I - La protection contre l'invasion par l'eau de mer

Trois moyens permettent de lutter contre l'invasion du navire par l'eau de mer: le compartimentage, les cloisons (ou porte) d'abordage et la ligne de charge.

1° Le compartimentage :

Un navire envahi par l'eau a peu de chances de couler droit, mais risque au contraire d'être perdu par chavirement avant même que sa réserve de flottabilité soit complètement épuisée, du fait de l'effet de déstabilisation provoqué par l'invasion de l'eau ⁽²⁰³⁾. Partant de ce constat, si l'on veut permettre au navire de rester à flot le plus longtemps dans une position stable et résister à l'invasion de l'eau, en cas de voie d'eau dans la coque, il faut cloisonner l'espace intérieur de la coque en compartiments étanches à l'eau et de volume limité. On assurera ainsi la flottabilité et la stabilité du navire ⁽²⁰⁴⁾, le temps que les secours puissent se mettre en place.

²⁰² R. Cuisigniez, n° 0018, p.22.

²⁰³ R. Cuisigniez, n° 1601-2.

²⁰⁴ R. Cuisigniez, n° 2711-1, p.341.

La convention Solas pour les navires à passagers détermine les procédés de compartimentage selon un système de calcul compliqué ⁽²⁰⁵⁾.

2° Les portes avant et arrière du navire :

Pour se protéger contre les risques d'invasion par l'eau de mer, les navires à passagers doivent être pourvus d'une cloison d'abordage qui doit être étanche à l'eau et d'une cloison arrière ⁽²⁰⁶⁾.

Pour les car-ferries, la protection est renforcée, puisqu'elle repose sur une porte d'étrave (avant) et sur une cloison d'abordage mobile au niveau du garage ⁽²⁰⁷⁾. Plusieurs catastrophes récentes comme celles de l'*Herald free* en 1987, du *Royal Pacific* en 1992 et de l'*Estonia* en 1994 ont pour origine la non fermeture ou le mauvais verrouillage des portes avant du navire.

Herald of Free : le 6 Mars 1987, un car-ferry, l'*Herald of Free*, assurant la liaison entre la Belgique et la Grande Bretagne chavira et sombra peu de temps après avoir quitté le port de Zeebrugge. Cet accident coûta la vie à 193 passagers. L'enquête mit en lumière les causes du chavirement du navire qui coula en moins d'une minute : la non fermeture de deux groupes de portes avant du navire avant le départ, un appareillage trop rapide alors qu'il était en surcharge et certainement mal équilibré.

L'Estonia : Le 27 Septembre 1994, le car-ferry *Estonia*, battant pavillon estonien, rejoignait le port de Stockholm avec 989 personnes à bord et 32 voitures et camions. Dans la nuit, le navire rencontra en mer Baltique un très mauvais temps. Vers une heure du matin, les autorités maritimes finlandaises reçurent un message de détresse. En quelques minutes l'*Estonia* sombra au large de l'île d'Utö au sud ouest de la Finlande, 138 personnes purent être sauvées, mais le naufrage fit plus de 850 victimes. L'enquête révéla que le naufrage était dû à une accumulation de l'eau sur le pont garage : l'eau était entrée par les portes d'étrave (porte avant) du navire, mal verrouillées et qui avaient cédé en raison de la pression des vagues. Il fallait donc renforcer le contrôle des portes de bordées avant et arrière.

²⁰⁵ Les calculs de compartimentage tiennent compte de plusieurs paramètres : longueur du navire, valeurs du facteur de cloisonnement... cf sur cette question: R.Cuisigniez, n° 1602, p.152 pour les navires à charge et n° 2714-1 et s., p.345 .

²⁰⁶ La convention édicte aussi des prescriptions concernant l'étanchéité des portes et des hublots....

²⁰⁷ L'ouverture ou l'arrachage accidentel de la porte avant ou porte d'étrave, ne suffit pas à provoquer ipso facto l'invasion du garage R.Cuisigniez, p.345, n°2715-1.

Ces naufrages posèrent le problème de la sécurité des transbordeurs rouliers à passagers, ce qui aboutit à deux mesures. La première aboutit, à la demande de la Grande Bretagne, à appliquer les règles sur la stabilité de la convention Solas 1990 aux transbordeurs déjà construits avant cette date ; la seconde à l'accord de Stockholm de 1996 et à un projet de directive européenne qui a pour but d'étendre le champ d'application de cet accord aux eaux territoriales européennes où il n'est pas applicable (Europe du Sud). Ainsi, la Commission ⁽²⁰⁸⁾ propose d'harmoniser les prescriptions en matière de stabilité pour tous les ferries qui assurent les liaisons internationales à partir ou à destination de l'Union Européenne afin d'améliorer leur capacité de se maintenir à flot après un incident grave. Cette nouvelle proposition de directive vise donc à introduire dans la législation communautaire les règles de l'accord de Stockholm qui ne sont appliquées que dans les pays de l'Europe du Nord.

La commission propose également d'introduire les règles spécifiques en matière de stabilité pour les ferries qui assurent des liaisons intérieures dans les Etats membres, à l'instar de celles qui sont proposées pour les navires effectuant des déplacements internationaux. Elle prévoit encore d'adapter les navires actuels ou de les éliminer lorsqu'ils auront trente ans.

3° La ligne de charge (le chargement maximum du navire):

Si le navire est trop chargé, il sera trop enfoncé du fait de son chargement et risquera par gros temps d'embarquer au niveau du pont des masses d'eau qui risquent le déstabiliser et entraîner son naufrage. Pour éviter ce risque, la convention LL 66 ⁽²⁰⁹⁾ détermine les conditions de chargement maximum du navire pour assurer sa sécurité et oblige à inscrire sur la paroi du navire, appelée encore « franc bord », une ligne de charge. La convention Solas prévoit des lignes de charge spécifiques aux navires à passagers qui viennent s'ajouter aux règles générales posées par la convention de 1966 ⁽²¹⁰⁾.

II - La protection contre l'incendie

Les règles concernant l'incendie sont prévues au chapitre II-2 de la Solas. Les textes envisagent la question de l'incendie sous son triple aspect :

- la prévention de l'incendie
- la détection de l'incendie

²⁰⁸ Communication de la commission du 25 Mars 2002 .

²⁰⁹ Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge du 5 avril 1966, en abrégée LL (Load Line) 66, entrée en vigueur le 21 Juillet 1968.

²¹⁰ R.Cuisigniez, n° 2716, p. 2716.

- la limitation du sinistre au maximum lorsqu'il se déclare.

Deux terribles catastrophes sont à l'origine d'une modification importante de la réglementation : l'incendie du *Scandinavia Star* et du *Moby Prince*. Le *Scandinavia Star* effectuait depuis 1989 des liaisons régulières entre la Norvège et le Danemark, lorsque dans la nuit du 6 Avril 1990 un feu se déclara à bord. L'accident provoqua la mort de 158 passagers. Un an plus tard, l'incendie du transbordeur italien *Moby Prince*, au large du port de Leghorn, faisait 140 victimes.

Il en résulte une refonte des règles Solas sur la protection incendie. De nouvelles dispositions sont entrées en vigueur en 2002 qui ne sont applicables qu'aux navires construits à partir du 1^{er} Juillet 2002. Pour les navires construits avant cette date, se sont les règles de l'ancien chapitre II-2 qui s'appliquent.

L'objectif de ces nouveaux textes est de simplifier en regroupant dans des codes séparés l'ensemble des dispositions techniques : toutes les dispositions concernant la technologie des différents matériels relatifs à la sécurité anti-incendie sont renvoyée dans le recueil FSS. Le chapitre II-2 de la Solas ne traite que des aspects structurels et opérationnels de la prévention et de la lutte contre l'incendie (²¹¹).

III - Le dispositif de sauvetage

1° Les équipements :

Les moyens de sauvetage qui équipent aujourd'hui tout navire jouent un rôle fondamental en matière de sécurité : ils permettent de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où un navire est abandonné. Les opérations de sauvetage réussies, par exemple l'*Achille Lauro* au large des côtes somaliennes en 1994 : 900 personnes sauvées, ont montré l'importance de ces équipements à bord des navires à passagers.

Les navires à passagers doivent être équipés sur chaque bord de canots et radeaux de secours ; de combinaisons d'immersion et de moyens de protection thermique, pour protéger les passagers contre les risques d'hypothermie ; de brassières de sauvetage.

La directive européenne du 17 Mars 1998, modifiée dans son annexe 1 le 23 Juillet 2003, entrée en vigueur en France par l'arrêté du 14 Novembre

²¹¹ R.Cuisigniez, n° 175, p.190 et n° 273 et s., p.353.

2003 prévoit de nouvelles mesures sur les radeaux de sauvetage qui doivent être munis de dispositifs d'amarrage, munis d'une tente et être, entre autre, rapides. D'après le texte modifié, les brassières de sauvetage doivent être en nombre suffisant pour les adultes et les enfants, facilement accessibles dans un emplacement clairement indiqué...

2° L'évacuation des passagers en cas d'accident :

La bonne organisation des opérations d'évacuation est fondamentale sur les navires à passagers. Il faut éviter le déclenchement d'un mouvement de panique qui pourrait compromettre les opérations de sauvetage. Dans ce but, les passagers doivent être informés des consignes de sécurité par voie d'affichage dans tout le navire ; en cas d'accident, ils sont appelés à se rassembler par un système d'alarme doublé de haut parleurs destiné à transmettre les consignes...

IV- Les engins à grande vitesse (NGV)

Le transport de passagers à grande vitesse a connu un développement rapide au cours de ces dernières années, grâce à la mise en exploitation de nouveaux types d'engins maritimes ⁽²¹²⁾. Mi-navires, mi-avions ces engins dits à portant dynamique se caractérisent par leur légèreté et la rapidité de leur déplacement puisque leur vitesse est en général supérieure à 30 nœuds et peut même dépasser pour certains 60 nœuds. Ces particularités les rendent plus vulnérables par gros temps. Malgré cet inconvénient peu d'accidents sont à signaler au cours des dernières années : le 15 Décembre 1989, l'Appolo Get Cat, un catamaran faisant la navette entre Hong Kong et Macao perdit le contrôle de sa vitesse et endommagea six navires avant d'aller s'écraser sur un brise lame. L'accident dû à la négligence du capitaine et du chef mécanicien fit quatre morts et quatre blessés graves. En 1992, 23 passagers d'un navire à grande vitesse Royal Vancouver furent blessés dans un abordage au large de la Colombie Britannique avec un transbordeur conventionnel le Queen of Smith. Le 10 juin 1996, quatre personnes trouvèrent la mort dans le naufrage du Proceda dans la baie de Naples, provoqué par le heurt de l'hydrofoil avec un rocher ⁽²¹³⁾.

Les règles applicables pour ces navires sont prévues au chapitre X de la Solas qui reprend les règles établies dans le code HSC (Recueil

²¹² Tels que les aéroglisseurs : véhicules amphibies portés sur coussin d'air pour se déplacer sur l'eau, catamarans semi-submersibles : dont la coque submergée et la faible surface flottante permettent de percer les vagues, les monocoques à turbine ou hydrojets, M. Boisson, n° 464 et s.

²¹³ Exemples donnés par M.Boisson, n° 464.

international des règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse) de 1993 (²¹⁴). Ainsi pour assurer un niveau de sécurité approprié à ce type de navire, il est prévu que les NGV ne peuvent être mis en œuvre que par un personnel ayant suivi une formation spécialisée et que l'armateur pour exploiter le navire doit posséder un permis d'exploiter qui est délivrée par l'Administration du pavillon. Cependant, ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux engins à grande vitesse construits après 1996.

SECTION 2 : L'APPLICATION ET LE CONTROLE DES NORMES DE SECURITE MARITIME

La bonne application des règles de sécurité implique des contrôles. Il faudra voir comment ce contrôle est effectué et qui contrôle, pour apprécier si le système de sécurité maritime est ou non efficace.

§ 1- Les modalités de contrôle

La vérification de la conformité des navires aux règlements de sécurité donne lieu à des inspections ou visites. Lorsque la visite est satisfaisante, le navire se voit délivrer un certificat qui lui permettra d'attester de sa conformité auprès des autorités du monde entier. C'est au capitaine du navire qu'il appartient de veiller à l'exécution des visites imposées par le règlement (²¹⁵).

- Les certificats et visites d'après la convention Solas :

La Solas prévoit différentes sortes de visites (²¹⁶): une visite initiale avant la mise en service ; une visite de renouvellement tous les douze mois ; une visite supplémentaire chaque fois que la navire subit des réparations ou des rénovations importantes.

Le certificat de sécurité de navire à passagers est délivré pour une durée de 12 mois à tout navire après une visite initiale ou de renouvellement.

- Les visites spécifiques exigées par l'Union européenne :

La directive 1999/35/CE prévoit un système de visites obligatoires de sécurité pour les engins à passagers à grande vitesse et les transbordeurs roulants. Elle applique en ce qui les concerne les règles de sécurité du code

²¹⁴ R.Cuisigniez, n° 2801 et s., p.365 et s..

²¹⁵ L'obligation de navigabilité est prévue par l' art. 36 de la loi de 1966.

²¹⁶ R.Cuisigniez, n° 1211 et 2705.

HSC. Mais depuis que la directive a été adoptée un nouveau code HSC a été adopté le 5 décembre 2000 et s'applique à tous les nouveaux bateaux arrivés au stade de la pose de la quille ou au stade de construction similaire après le 30 Juin 2002, mais il ne s'applique pas aux navires plus anciens. Afin de suivre cette évolution, la commission propose de modifier la directive conformément au nouveau code HSC (2000).

Cela se traduit par des visites dites spécifiques qui concernent tant les compagnies que les navires. Selon le schéma habituel, il y a une visite spécifique initiale, puis des visites spécifiques régulières une fois par période de douze mois et chaque fois que se produisent des réparations ou des transformations majeures. En cas de non conformité, le centre de sécurité des navires peut interdire l'exploitation (²¹⁷).

§ 2- Les organes de contrôle

I - Le contrôle par l'Etat du pavillon

Les contrôles de sécurité sont normalement dévolus à l'Etat du pavillon et donc en principe assuré par l'Administration nationale qui entretient un corps de fonctionnaires spécialisés pour le contrôle des navires.

Mais l'Administration nationale peut déléguer à des organismes privés, des sociétés de classification les visites de sécurité (²¹⁸). En principe, les sociétés de classification ont simplement pour mission d'assurer les visites de classification qui permettent d'apprécier les qualités du navire par référence à des prescriptions qui sont propres à chaque société de classification (par exemple aux règles du Bureau Veritas) et qui sont indispensables pour assurer le navire.

La pratique, par le jeu de la délégation, a étendu le rôle des sociétés de classification en leur confiant les visites de sécurité qui relèvent des prérogatives de l'Etat. Ainsi on constate que certains Etats complaisants ont délégués les visites de sécurité, à des sociétés de classifications complaisantes (ce n'est pas le cas de la France). Il en résulte que ces contrôles ne permettent pas d'assurer le respect effectif de la réglementation sur une large part de la flotte mondiale.

²¹⁷ R.Cuisigniez, n° 2702-2, p.338.

²¹⁸ R. Cuisigniez, n° 1114-2, p.52.

Cette situation, qui fragilise la sécurité maritime, est bien connue et dénoncée. Monsieur Cuisigniez écrit à ce propos ⁽²¹⁹⁾ « La persistance de navires sous-normes dans la flotte mondiale ne résulte en aucune manière, comme on feint souvent de le croire, d'un quelconque vide juridique, mais plutôt du manque de volonté politique des Etats pour mettre en œuvre efficacement leurs prérogatives de contrôle et de sanctions qui leur sont expressément reconnues par le droit international. Les raisons de cette pusillanimité des Etats sont diverses, l'une des principales consiste certainement de ne pas pénaliser commercialement les activités portuaires au profit d'autres ports de la région au comportement plus laxiste. Il se crée ainsi une sorte de démission générale : la déflation des coûts et, par voie de conséquences, celle correspondante des niveaux de sécurité est donc largement, sinon souhaitée, au moins acceptée par une large partie des milieux économiques et portuaires ».

II- Le contrôle par l'Etat du port

L'Etat du port où relâche un navire est lui aussi habilité à contrôler la sécurité des navires faisant escale dans ses ports et ainsi vérifier si les normes internationales de sécurité sont respectées. Ces contrôles sont prévues par les conventions internationales et par le droit français (décret du 30 Août 1984) qui est doté de moyens de contrôles propres ⁽²²⁰⁾. Si les contrôles de sécurité ne sont pas satisfaisants, l'Etat du port peut empêcher le navire d'appareiller.

Pour améliorer l'application des contrôle de sécurité au niveau mondial, il faudrait introduire une plus grande uniformité dans les mécanismes de contrôle étatique. Dans cette perspective, les pays de la CEE et les pays scandinaves ont adopté à Paris en Janvier 1982 un Mémoire d'entente sur les contrôles des navires par l'Etat du port, appelé « *Memorandum de Paris* ». Ce mémorandum est entré en vigueur le 1^{er} Juillet 1982 entre les nations signataires. Ultérieurement ses principes ont été repris par l'union européenne sous la forme d'une directive du conseil européen n° 95/21/CE en date du 19 Juin 1995. Elle n'édicte pas de nouvelles règles de contrôle, mais elle met en place une politique concertée de coordination des contrôles entre les différentes administrations européennes (il s'agit seulement d'une déclaration de volonté politique dans la mise en œuvre et la coordination de prérogatives déjà acquises). Cette coordination pourrait se faire par la création d'un corps européens

²¹⁹ R.Cuisigniez, n° 1231-2.

²²⁰ R. Cuisigniez, p. 78 et s.

d'inspecteurs spécialisés. Mais cette mesure n'a pas pour le moment été adoptée ⁽²²¹⁾.

SECTION 3 : LES SANCTIONS PENALES DU DEFAUT DE SECURITE

Le sécurité maritime donne lieu à de nombreux textes réglementaires (qu'ils soient d'origine internationale ou nationale) dont la violation est pénalement sanctionnée en France par la loi n° 83 581 du 5 Juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie en mer. L'article 6 de cette loi prévoit des sanctions pénales à l'encontre des propriétaires, armateurs, constructeurs, capitaines qui enfreignent les règles de sécurité ⁽²²²⁾.

Mais d'une façon plus générale, l'article 223-1 du Code pénal, qui définit et sanctionne le délit de mise en danger d'autrui, ⁽²²³⁾ permet de réprimer le manquement aux obligations de sécurité dans le monde maritime. Ce texte suppose que trois éléments soient réunis pour s'appliquer :

- la violation d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ; c'est le cas des infractions aux textes réglementaires sur la sécurité maritime ;
- le caractère manifestement délibéré de cette violation ; il faut que l'auteur ait eu conscience de mettre en danger la santé ou la sécurité d'autrui.
- exposer la personne à un risque immédiat de mort ou de blessures, c'est la mise en danger.

Le délit de mise en danger a été retenu par la cour d'appel d'Aix en Provence ⁽²²⁴⁾ qui considère que se rend coupable de risque causé à autrui, le gérant d'une société maritime de transport de passagers qui a indéniablement exposé directement les passagers à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente dès lors qu'il a employé un capitaine non titulaire du brevet exigé pour le commandement des marins, n'a pas affecté un nombre suffisant de marins à bord et n'a pas mis à la disposition des passagers des brassières de sauvetage adaptées et en nombre suffisant. En outre, les risques étaient d'autant plus

²²¹ R.Cuisigniez n°1236.

²²² R.Cuisigniez, n° 0022.

²²³ Art. 223-1 : « Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amendes ».

²²⁴ Aix en Provence 23 Mars 2000, Juris-data n° 115609.

importants que les infractions ont été constatées en particulier pendant la période du mois de Juillet et Août, période de grande affluence touristique. De plus, la réitération de faits identiques et ce, à des dates parfois très rapprochées, au mépris des multiples procès-verbaux et toutes sortes d'avertissements, y compris judiciaires témoignent de la mauvaise foi du prévenu et du caractère manifestement délibéré de la violation des obligations particulières de sécurité ou de prudence. La cour d'appel considère que le prévenu ne peut pas invoquer pour se disculper le caractère variable et aléatoire du flux de passagers, car il lui appartient en sa qualité de gérant d'une entreprise de transport maritime de faire toutes les prévisions utiles pour gérer son personnel et son matériel en conséquence.

On peut conclure en disant que le bilan de la sécurité maritime n'est pas satisfaisant, car en pratique, il n'est pas possible de faire appliquer les normes de sécurité à l'échelle internationale. La raison ? Il n'existe pas de visites internationales des navires en tant que telles ⁽²²⁵⁾. C'est dans ce sens qu'il faut améliorer le système.

La solution consisterait à mettre en place une politique concertée de coordination et d'uniformisation des contrôles. De ce point de vue, le droit maritime pourrait suivre l'exemple du droit aérien : au niveau international, limiter les délégations pour que l'application et le contrôle des normes de sécurité soient assurés par les Etats ; au niveau européen, créer, à l'instar de l'agence européenne de sécurité aérienne ⁽²²⁶⁾, une agence européenne de la sécurité maritime qui veillerait à l'application uniforme des règles de sécurité sur les eaux territoriales européennes, avec la création d'un corps européens d'inspecteurs spécialisés ⁽²²⁷⁾.

²²⁵ R.Cuisigniez, n° 1201, ces visites sont diligentées par une administration nationale avec les dérives que permettent les délégations à des sociétés de classifications complaisantes.

²²⁶ Règlement CE n° 1592/2002 du 15 Juillet 2002, modifié par le règlement CE n° 1643/2003 du 22 Juillet 2003 vient d'instituer une agence européenne de sécurité aérienne qui a pour objectif d'établir un niveau de sécurité uniforme élevé de sécurité dans l'aviation civile en Europe et qui consiste à assister le législateur communautaire dans le développement des normes communes propres à assurer un haut niveau de sécurité, à veiller à l'application uniforme de ces normes en Europe et à promouvoir la diffusion des normes au niveau mondial.

²²⁷ Déjà le Mémoire de Paris en 1982 signé entre les pays de la CEE de l'époque et les pays scandinaves poursuivait cet objectif, mais cet accord se contentait seulement d'annoncer un principe, il n'organisait pas les mécanismes permettant de mettre en œuvre cette politique de contrôle.

CHAPITRE 2:

LA REPARATION DES DOMMAGES CORPORELS CAUSES EN CAS D'ACCIDENT

Les mesures préventives réduisent certainement le nombre des accidents corporels en matière de transport de passagers. Elles ne peuvent pas tous les éliminer. Elles doivent être complétées par des règles de responsabilité civile qui permettent aux victimes d'être indemnisées : le transporteur maritime est tenu à une obligation de sécurité à l'égard des passagers (obligation générale reprise par l'article 36 de la loi de 1966) et il doit réparation s'il contrevient à cette obligation (²²⁸).

Mais ces règles qui se fondent sur la faute du transporteur sont, en droit maritime, peu favorables aux passagers/ victimes, car ceux-ci sont dans l'impossibilité de faire cette preuve (en cas d'accident, la victime est le plus souvent dans l'impossibilité technique de savoir ce qui s'est passé et n'a donc aucun moyen d'établir la faute du transporteur). De plus, même lorsque cette faute est démontrée, les textes limitent la responsabilité des transporteurs maritimes (²²⁹).

²²⁸ On limitera notre présentation à la responsabilité du transporteur au cas des dommages corporels. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur sur les bagages, la loi de 1966 distingue quatre catégories de bagages :

- Les bagages à main et autres bagages de cabine non enregistrés qui restent sous la garde du passager (art. 44). En ce qui les concerne, le transporteur assume une obligation de moyens et la responsabilité du transporteur est une responsabilité pour faute prouvée.
- Les bagages enregistrés par le transporteur et les véhicules de tourisme. Ils sont chargés en cale et le passager ne pourra pas y accéder pendant le trajet. Il semble qu'on soit en présence d'un transport de marchandises. La responsabilité est calquée sur celle du transporteur de marchandises par mer (D.75). Le transporteur est tenu d'une obligation de résultat, mais il bénéficie des cas exceptés prévus pour le transport de marchandises.
- Les objets de valeur (bijoux, devises...) que le voyageur a confiés au capitaine pour être placés dans un coffre. Ce sont les règles du dépôt hôtelier qui s'appliquent. Le transporteur assume une obligation de résultat.

La réparation due pour la perte de bagages est limitée en droit interne comme en droit international. Le décret du 14 Septembre 1986 fixe la limitation à 7500 francs par passager pour les bagages de cabines, 3000 francs pour les effets personnels et les bagages non enregistrés et 10 000 francs pour les bagages enregistrés et transportés en cale ; pour les véhicules, le plafond d'indemnisation est de 30 000 francs.

²²⁹ C'est la tradition du droit maritime qui est fondée sur les risques particuliers de la mer et le caractère d'intérêt général de la navigation maritime, P. Bonassies, La responsabilité de l'armateur de croisière, IMTM dossier croisière maritime, p. 110.

Le régime actuel de la responsabilité du transporteur maritime de passagers est très contesté car pas assez protecteur des intérêts des passagers en cas notamment d'accidents corporels (Section 1). C'est pourquoi, divers projets proposent d'améliorer leur protection, en s'inspirant des réformes récentes du droit aérien (Section 2).

SECTION 1 : LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE PERSONNES DANS LE DROIT FRANÇAIS ACTUEL

Nous présenterons d'abord les conditions de la responsabilité du transporteur (§1), puis la mise en œuvre de sa responsabilité (§ 2).

§1- Les conditions de la responsabilité du transporteur

Nous envisagerons d'abord les éléments généraux de la responsabilité du transporteur tels qu'ils découlent de la loi de 1966 et des conventions internationales. Puis les règles particulières, dans le cas d'une croisière maritime.

I - Les éléments généraux de la responsabilité du transporteur

La mise en œuvre de la responsabilité civile du transporteur maritime de passagers suppose la réunion des conditions habituelles de la responsabilité civile : une faute et un dommage (la victime doit prouver le dommage qu'elle a subi : décès ou blessures). Ce qui est original et pose problème c'est la faute et donc l'étendue de la responsabilité du transporteur maritime. La faute consiste dans l'inexécution du contrat, c'est le manquement à l'obligation prescrite par l'article 36. Il faut prouver que le transporteur a manqué à son obligation de sécurité et que ce manquement a un caractère fautif (²³⁰). La charge de la preuve dépend de la nature de l'obligation : obligation de moyens ou de résultat (²³¹).

²³⁰ La responsabilité du transporteur est engagée par sa propre faute, mais aussi par la faute de ses préposés. Le transport de passager ne connaît pas la « négligence clause » qui est habituelle dans les contrats de transport de marchandises et qui exonère l'armateur en cas de faute nautique de ses préposés : A. Vialard, p. 455, n° 525.

²³¹ Jurisclasseur n° 29, cette terminologie propre au droit français ne se retrouve pas dans les textes et dans les conventions internationales, voir en ce sens Vialard :

- *L'obligation est de moyens* lorsque le débiteur n'a pas promis l'exécution du contrat, mais seulement de mettre en œuvre tous les moyens pour y parvenir. Il en résulte d'une part, que le créancier doit prouver la faute du débiteur en démontrant qu'il n'a pas mis en œuvre les moyens dont il disposait ; la charge de la preuve repose donc sur le créancier ; et d'autre part que le débiteur peut s'exonérer en démontrant qu'il n'a pas commis de faute, son exonération peut aussi résulter de la preuve d'une cause étrangère.

Il faut donc savoir si l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur maritime est une obligation de moyen ou de résultat. La nature de l'obligation de sécurité dans le transport maritime de passagers a évolué.

D'abord la jurisprudence, très favorable au passager, a considéré qu'il s'agissait d'une obligation de résultat (solution sévère pour le transporteur et favorable au passager) : la victime n'avait pas à prouver la faute du transporteur, ni même un défaut de l'engin de transport, il lui suffisait de prouver qu'elle avait subi un dommage corporel au cours du transport pour se libérer, le transporteur devait établir que l'accident était dû à la faute de la victime ou à un événement de force majeure, pour s'exonérer.

Cette conception de l'obligation du transporteur a été remise en cause par la loi du 18 Juin 1966 qui s'inspire de la convention de Bruxelles de 1961 et qui distingue d'une part les accidents individuels survenus à un passager ⁽²³²⁾ et d'autre part les accidents résultant d'un sinistre majeur, appelés accidents collectifs ⁽²³³⁾

1° Les accidents individuels : la faute du transporteur doit être prouvée.

L'accident individuel est celui qui concerne tel ou tel passager : c'est par exemple le cas du passager qui, glissant sur le pont du navire, se blesse. Dans ce cas, la victime pour obtenir réparation doit prouver la faute du transporteur. On considère que l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur est une obligation de moyens : le passager devra faire la preuve

- *L'obligation est de résultat* lorsque le débiteur a promis l'exécution du contrat en excluant tout aléa. Si le résultat n'est pas atteint, il engage sa responsabilité. Il en résulte, d'abord que le créancier n'a pas à prouver la faute du débiteur, l'inexécution fait présumer la faute du débiteur ; ensuite, le débiteur ne peut pas s'exonérer en prouvant qu'il n'a pas commis de faute - la faute est irréfragablement présumée - il ne peut s'exonérer qu'en prouvant une cause étrangère, telle que la force majeure.

²³² Art. 37 : « L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escales, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent (obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité et de veiller à la sécurité des passagers) ou qu'une faute a été commise par lui même ou un de ses préposés » ; des dispositions analogues se retrouvent dans la l'art. 4-1 et 4-3 de la convention de Bruxelles et l'art. 2 de la convention d'Athènes

²³³ Art. 38 : « Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouage, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ces préposés » ; des dispositions analogues se retrouvent dans la l'art. 2 de la convention de Bruxelles et l'art. 3-3 de la convention d'Athènes.

que le transporteur n'a pas fait diligence pour assurer toute la sécurité des passagers.

Cette solution s'explique et se justifie par le fait que les passagers disposent sur un navire d'une grande liberté de mouvement ⁽²³⁴⁾ : s'il tombe dans une coursive ou dans l'escalier qui relie un pont à un autre, la cause de l'accident a priori vient plutôt de lui que du transporteur. Il est donc normal de lui imposer la preuve d'une faute du transporteur s'il veut obtenir réparation de ce type d'accident ⁽²³⁵⁾.

Mais cette analyse doit, pour Monsieur Bonassies, être nuancée ⁽²³⁶⁾. En effet, en cas d'accident individuel, il faudrait, pour cet auteur, distinguer deux situations : selon que l'accident résulte d'un défaut dans l'équipement du navire ou résulte d'un acte d'omission de l'équipage. Dans le premier cas, le transporteur manque à son obligation « de mettre et conserver le navire en état de navigabilité » dans tous ses équipements (article 36). Cette obligation qui concerne la sécurité du navire est une obligation de résultat, car le texte dit que « le transporteur *est tenu* de mettre et de conserver le navire... ». Donc en cas d'accident, la responsabilité du transporteur est de droit, le passager n'a pas à prouver la faute du transporteur, l'inexécution fait présumer sa faute. Dans le deuxième cas, la faute du préposé devrait être prouvée pour engager la responsabilité du transporteur.

Cette distinction n'est pas retenue par la jurisprudence qui considère indistinctement que la responsabilité du transporteur n'est engagée que si le passager prouve sa faute. On peut citer à titre d'exemples les décisions présentées par Monsieur Tassy ⁽²³⁷⁾ et par Monsieur Bonassies ⁽²³⁸⁾.

- Cas du passager qui a perdu une partie d'un doigt lorsqu'une porte donnant sur l'un des ponts du navire s'était brutalement fermé sur sa main gauche, le TGI de Toulon 15 janvier 1966 relève qu'il « pèse sur le transporteur une obligation de moyens nécessitant pour retenir sa responsabilité la démonstration par le demandeur de l'existence d'une faute commise par le transporteur... celui-ci (le passager) « n'établit pas que le

²³⁴ A bord d'un bateau et en particulier d'un bateau de croisière, les passagers se déplacent beaucoup plus, exercent des activités diverses et ont davantage d'occasion de commettre des imprudences qui les rendent en partie responsable des dommages qu'ils peuvent subir : communication de la commission 2002, 4.3.2.

²³⁵ R.Rodière, p.266, n° 1040 et P. Veaux-Fournerie, Jurisclasseur Commercial, Fasc.1278, n°31.

²³⁶ P. Bonassies, La responsabilité de l'armateur de croisière, Revue Scapel 1998, p. 84 et S..

²³⁷ H. Tassy, DMF 1998, p. 883.

²³⁸ P. Bonassies, Revue Scapel 1998.

système de fermeture ne fonctionnait pas correctement ou était atteint d'un désordre... ne rapporte pas la preuve d'une faute commise par la compagnie maritime... dès lors en l'absence de cet élément il ne peut être que débouté de sa réclamation ».

- Cas de la passagère qui est tombée à la renverse en tirant trop violemment sur une porte ouverte, afin de la fermer, parce qu'elle n'avait pas vu que la porte était maintenue ouverte par un crochet, le TGI de Marseille le 29 Avril 1971 ⁽²³⁹⁾ relève que « la charge de la preuve de la faute du transporteur et de la relation de cause à effet avec le dommage subi incombait à la demanderesse... l'état neuf du navire et de la force de la traction soutenue permettait d'exclure une défectuosité dont la demanderesse de toute manière ne rapportait pas la preuve ».

- Cas de la disparition d'une passagère tombée à la mer, la cour d'appel d'Aix en Provence du 20 Juillet 1988 relève que « les appelants ne font pas la preuve que le transporteur ait manqué à son obligation générale d'assurer la sécurité des passagers qui constitue une obligation de moyens. En effet, ils ne produisent aucun élément certain permettant de soupçonner que le navire n'ait pas été correctement armé et équipé ; les appelants ne font pas non plus la preuve d'une faute du transporteur ou de l'équipage au moment où est survenu l'accident ».

- Cas d'une passagère victime d'une chute de la couchette supérieure de sa cabine, le TGI Marseille 14 Mars 1995 relève que « cette obligation s'analyse comme étant une obligation de prudence et de diligence donc une obligation de moyens, il appartient en conséquence à la victime d'établir la faute du transporteur... aucun élément produit par l'une quelconque des parties ne permet de caractériser la faute du transporteur ou de l'un quelconque de ses préposés ; la responsabilité du transporteur ne saurait être retenue ».

On peut constater dans ces différents cas qu'il était très difficile, pour le passager, de rapporter la preuve d'un désordre technique et donc de prouver la faute du transporteur.

- Cas d'un accident provenant de la présence d'un obstacle anormal sur un pont dont l'accès n'était pas interdit aux passagers ⁽²⁴⁰⁾.

²³⁹ TGI Marseille 29 Avril 1971, DMF 1972, p. 279.

²⁴⁰ Aix en Provence 21 Juin 1985, DMF 1986, p. 763.

- Cas d'une passagère emportée par une vague lors de la traversée qui la conduisait du continent sur l'Ile de Sein, la CA de Rennes le 3 Mai 1971 estime que le transporteur était en faute pour n'avoir affecté qu'un seul homme pour veiller à la sécurité de ses passagers, ce qui « suffisant en régime normal quand il s'agit d'assurer le passages de Sénéans amarqués par nature, n'apporte aucune sécurité à des terriens indisciplinés par goût et insoucians du fait qu'ils sont en vacances »⁽²⁴¹⁾.

En revanche, si l'accident est entièrement imputable à la faute de la victime, le transporteur n'assume aucune responsabilité. Les passagers doivent être prudents et attentifs aux risques. Par exemple, le passager est tombé dans l'escalier par inattention⁽²⁴²⁾; ou la passagère qui est tombée de sa couchette en voulant descendre⁽²⁴³⁾; ou de la passagère qui s'est blessée en glissant sur la pont du navire qui venait d'être lavé, alors que des panneaux avaient été posés en divers endroits du navire indiquant les heures de lavage des ponts et recommandant de faire attention, les voyageurs pouvant, d'ailleurs accéder aux restaurants en empruntant des passages internes⁽²⁴⁴⁾.

2° Les accidents collectifs : la faute du transporteur est présumée.

Un accident collectif concerne l'ensemble des personnes à bord, c'est à dire qu'il a pour cause un naufrage, un abordage, une explosion, un incendie ou tout sinistre majeur. Il est évident que de tels sinistres ne sont pas a priori imputables aux victimes. C'est pourquoi, dans cette situation, d'après l'article 38, la faute du transporteur ou de ses préposés est présumée (le passager n'a pas à prouver la faute du transporteur). C'est une présomption simple de faute qui tombe devant la preuve contraire, c'est à dire que le transporteur pourra se dégager de sa responsabilité s'il prouve que « l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés ».

²⁴¹ Rennes le 3 Mai 1971, DMF 1972, p.31, le TGI de Brest avait estimé qu'il y avait faute partagée entre le transporteur et la victime parce qu'elle avait eu l'imprudence de se placer à un mauvais endroit par mauvais temps et que l'équipage avait été négligent.

²⁴² Trib. Com Paris 6 Juin 1973, DMF 1973, p.749.

²⁴³ Aix en Provence 5 Décembre 1996 : « la cour doit constater que Mme ... a chuté lors de la descente de la couchette alors qu'elle n'avait rencontré aucune difficulté pour utiliser l'échelle lors de la montée et cela sans avoir de notice. Il lui appartenait donc d'être aussi attentive avant de descendre et de positionner correctement l'échelle, ce qu'elle n'a pas fait ».

²⁴⁴ Paris 28 Juin 1995, Jurisdata n° 022887 .

a) Que faut-il entendre par « sinistre majeur » ?

La notion de « sinistre majeur », originale au droit français (la convention d'Athènes parle de « défaut du navire ») pose des difficultés d'interprétation ⁽²⁴⁵⁾. On pourrait penser qu'il s'agit de tout accident grave. Telle n'est pas, selon Monsieur Rodière ⁽²⁴⁶⁾ l'intention du rédacteur du texte qui a employé le mot au sens d'accident collectif intéressant tout le navire, ce qui ne veut pas dire entraînant des dommages corporels pour tous les passagers d'ailleurs. Cet auteur interprète la loi « dans le sens de *tout autre sinistre majeur*, ce qui met l'interprète sur la voie par les exemples donnés dans l'énumération précédente » (de l'article 38).

La jurisprudence semble lui donner raison, le tribunal de grande instance de Marseille ⁽²⁴⁷⁾ juge que le sinistre majeur « s'entend (à la lumière de l'énumération de l'article 38) d'un accident intéressant tout le navire et d'une importance telle qu'il entraîne pour les passagers un péril grave, de nature à porter atteinte à leur intégrité physique, en raison des avaries occasionnées à sa structure, de l'impossibilité durable de reprendre les conditions normales de navigation ». Et dans le cas d'espèce où une passagère avait été blessée à la suite de l'arrêt momentané des moteurs du navire pris par le mauvais temps, il a estimé sur la base de cette définition, qu'il n'y avait pas sinistre majeur : « L'accident dont a été victime Mme... s'est produit dans l'intervalle de temps entre le black out des moteurs (les moteurs s'étaient arrêtés alors que le navire se trouvait pris dans le mauvais temps) et la remise en état de marche par l'équipage quelques minutes plus tard. Il s'agissait donc simplement d'un black out par mauvais temps sans plus. Le navire au large des Iles Sanguinaires n'a pas subi d'avaries notables étant précisé que *l'arrêt des machines était consécutif non à un vice de fonctionnement mais au déclenchement d'une sécurité pour éviter leur surchauffe* ».

Dans le même sens, dans une autre affaire, la cour d'appel d'Aix en Provence ⁽²⁴⁸⁾ oppose les sinistres « qui menacent toute expédition maritime, tous les intérêts engagés, le navire, les hommes et les marchandises, et l'accident individuel, qui peut être causé par l'imprudence du passager ».

Pour Monsieur Bonassies, il résulte de cette jurisprudence « qu'un sinistre majeur est un sinistre qui affecte la sécurité du navire dans son

²⁴⁵ R.Rodière, p.279, note 1, H.Tassy, DMF 1998, p.883.

²⁴⁶ R.Rodière, p.279, note 1.

²⁴⁷ TGI de Marseille 26 Juin 1995, citées par Monsieur Bonassies et par H Tassy, articles précités.

²⁴⁸ Aix en Provence 17 Juillet 1997, cité par P. Bonassies, et H Tassy, articles précités.

entier, ou est à tout le moins susceptible d'affecter cette sécurité (un incendie partiel) et qui peut toujours se développer et s'étendre à la totalité du navire ».

b) A quelles conditions le transporteur peut-il s'exonérer ?

En cas de sinistre majeur, le transporteur maritime ne peut se dégager de sa responsabilité qu'en rapportant la preuve que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés (art. 38) ou est dû à une cause étrangère. Il doit identifier la cause du sinistre et prouver que ni lui ni ses préposés n'ont commis de faute. Les tribunaux appliquent cette cause d'exonération de manière très restrictive. La simple preuve que la cause de l'accident reste inconnue ne suffirait pas à le libérer (²⁴⁹).

Il en résulte que la responsabilité du transporteur est sévère en cas d'accident collectif. L'obligation de sécurité qui pèse sur lui n'en est pas pour autant une obligation de résultat, faisant peser sur lui une présomption irréfragable de faute quelque soit l'événement à l'origine de l'accident. Elle reste une obligation de moyens, mais une obligation de moyens renforcée par une présomption simple de faute quelque soit l'événement à l'origine de l'accident que le transporteur peut renverser en prouvant que ni lui, ni son équipage n'ont commis de faute à l'origine du sinistre » (²⁵⁰).

II - La responsabilité des organisateurs de croisières

La croisière maritime suppose le plus souvent l'intervention d'agences qui se chargent de l'organisation du voyage et qui font appel pour réaliser leur programme à différents intervenants. Le risque en cas d'accidents est de les voir se retrancher derrière leur qualité d'intermédiaire pour se dégager de

²⁴⁹ A. Vialard, n° 525. Monsieur Bonassies observe que « la responsabilité du transporteur de passagers apparaît très différente de la responsabilité du transporteur de marchandises ; celui-ci peut s'exonérer en faisant la preuve que le dommage provient de certains cas exceptés , et en particulier d'une faute de navigation du capitaine » ; le législateur de 1966 a entendu délibérément écarté ce cas excepté.

²⁵⁰ Jurisclasseur commercial, Fasc 1278, n° 34 ; mais cette qualification est discutée, certains auteurs, notamment Monsieur Bonassies se prononcent en faveur de l'obligation de résultat du transporteur, car si d'après les textes le débiteur peut s'exonérer en prouvant qu'il n'a pas commis de faute (présomption simple), en pratique il ne le peut pas, car les tribunaux appliquent cette cause d'exonération de manière si restrictive - par exemple que le naufrage du navire est dû à des circonstances totalement imprévisibles et insurmontables : explosion d'une mine flottant entre deux eaux, heurt avec une épave – que ce qui est exigé de lui c'est la preuve que le dommage provient d'un cas de force majeure. Il en résulte que la faute est irréfragablement présumée et qu'il ne peut se libérer qu'en prouvant une cause étrangère, il s'agit alors d'une obligation de résultat.

leur responsabilité. La loi de 1966 a voulu les responsabiliser et offrir ainsi plus de sécurité aux passagers. Elle les a déclaré responsables de la bonne exécution de la croisière, ce qui les oblige à répondre de toute défaillance.

Plus particulièrement, elles doivent assurer la sécurité des passagers et les amener sain et sauf à destination. L'organisateur de croisière a une obligation de sécurité à l'égard de ses clients ⁽²⁵¹⁾. Sa responsabilité en cas de dommages corporels ou aux biens peut être mise en œuvre sur la base de deux textes impératifs l'article 49 de la loi de 1966 et l'article 23 de la loi du 13 Juillet 1992, ce qui pose le problème du concours de ces règles et de leur application aux croisières maritime. Certes cette question a déjà été évoquée dans la 1^{ère} partie ⁽²⁵²⁾, mais elle se pose ici en termes différents car si l'article 48 permet une combinaison des deux textes, l'article 49 la permet plus difficilement.

1° L'article 49 de la loi du 18 Juin 1966 :

*Art. 49 : « L'organisateur de croisières est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers et à leurs bagages.
Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisières est responsable dans les conditions et les limites des articles 37 à 44 »*

D'après cet texte, l'organisateur de croisière est personnellement responsable à l'égard du client des dommages corporels et aux biens survenus en cours de croisière.

Il ne pourra pas, à la différence de ce que nous avons vu, à propos du manquement au programme de croisière ⁽²⁵³⁾, échapper à sa responsabilité en établissant que le dommage est attaché au contrat de transport. Il est responsable dans tous les cas, sauf à démontrer que le dommage est survenu à la suite d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable.

²⁵¹ La responsabilité de l'agence ne sera engagée que si elle intervient en tant qu'organisateur de la croisière ; si elle n'agit qu'en qualité de simple vendeur de voyage, elle ne sera pas responsable.

²⁵² En cas de manquement au programme de la croisière : concours de l'article 48 de la loi de 1966 et de l'article 23 de la loi de 1992 ; nous avons vu, dans le chapitre 2 de la première partie, que dans ce cas, la cour d'appel de Paris combine l'application des deux textes.

²⁵³ On a vu que l'organisateur de croisière a l'obligation d'exécuter les prestations promises et qu'en cas d'inexécution, sa responsabilité pouvait être engagée sur la base de l'article 48, mais qu'il pouvait se dégager en renvoyant la responsabilité sur l'armateur si le manquement est lié à l'exécution du contrat de transport.

Ainsi, la cour d'appel de Paris estime que l'organisateur de croisière est personnellement responsable en application de l'article 49 de la loi de 1966 des dommages survenus aux passagers à la suite d'un accident de la circulation au cours d'une excursion à terre. S'agissant de la sécurité de ses passagers, il est tenu d'une obligation de résultat qui s'étend aux excursions réalisées aux escales dès lors qu'elles s'inscrivent dans le programme de voyage qu'il a élaboré et proposé à ses clients ⁽²⁵⁴⁾.

Si le dommage est lié à la partie maritime du voyage, il est tenu comme l'est le transporteur maritime de passagers (art. 49 al. 2), il peut invoquer les limites prévues aux articles 37 à 44. Sa responsabilité pourra ainsi varier selon le type de dommage : dommage corporel ou aux biens et son origine : dommage individuel ou collectif ⁽²⁵⁵⁾. C'est ainsi que la société Croisières Paquet, dans sa qualité d'organisateur de croisière, a été considérée comme responsable de la perte des effets personnels de passagers à la suite de l'échouage du navire provoqué par le heurt d'une épave dû à la faute du capitaine, notamment la décision d'appareiller avant l'heure propice de la marée et l'indifférence devant les recommandations des pilotes ⁽²⁵⁶⁾.

Par ailleurs, l'organisateur de croisière reconnu responsable dispose d'un recours en garantie contre le transporteur maritime par la faute duquel il a été condamné à indemniser. Le transporteur qui ne respecte pas ses engagements à l'égard de l'agence commet une faute dans l'exécution du contrat avec cette dernière et doit voir sa responsabilité engagée envers elle.

²⁵⁴ Paris 28 Février 1997, Jurisdata n° 020668, de plus l'arrêt précise que les dispositions de l'article 49 étant impératives, les clauses d'exonération de responsabilité mentionnées dans les conditions générales de la croisière sont nulles et en tout cas inopposables à ses contractants.

²⁵⁵ Supra.

²⁵⁶ Paris 7 Février 1997, DMF 1998, p.11, n° 578 : « la responsabilité de l'organisateur de croisière maritimes quant aux dommages survenus aux bagages des passagers est régie par les dispositions des articles 44 et 49 al.2 de la loi de 1966. Qu'il en résulte que, si le dommage est liée à l'exécution du contrat de transport maritime, la responsabilité du transporteur n'est engagée qu'à la condition que la perte des bagages ou l'avarie *soient dues à sa faute ou à celle de ces préposés* ; qu'au surplus dans cette hypothèse cette responsabilité se trouve néanmoins limitée réglementairement à la somme de 3000 F par passager pour les effets personnels et les bagages non enregistrés... considérant que les conditions dans lesquelles est survenu l'échouage révèlent indiscutablement des négligences de la part du commandant du navire, notamment la décision d'appareiller avant l'heure propice de la marée et l'indifférence manifestée devant les recommandations des pilotes ».

2° L'article 23 de la loi du 13 Juillet 1992 :

La croisière maritime, étant considérée comme une variété de voyage à forfait, relève aussi de la loi de 1992 sur les agences de voyages ⁽²⁵⁷⁾. L'article 23 de cette loi organise une responsabilité de plein droit de l'agence qui répond en outre, de façon illimitée, des fautes des prestataires auxquels elle a recours pour réaliser le voyage ⁽²⁵⁸⁾. Elle ne pourra pas opposer à ses clients, dans le cas d'une croisière, les limitations de responsabilité prévues aux articles 37 à 44 de la loi de 1966.

Cependant, l'agence de voyages ne peut voir sa responsabilité engagée au delà de celle des prestataires de services qu'elle s'est substitués dans l'exécution de ses obligations contractuelles ⁽²⁵⁹⁾. La responsabilité de l'agence de voyages est donc plus étendue que la responsabilité de l'organisateur de croisières dans la loi de 1966.

3° Le conflit entre les articles 49 et 23 :

Les dispositions de la loi de 1992 sont plus favorables aux passagers que celles de la loi de 1966, puisqu'elle prévoit une responsabilité de plein droit pour l'organisateur de croisières, alors que l'article 49 limite sa responsabilité en ce qui concerne la partie maritime à celle du transporteur (limites de l'article 37 à 44). La question est alors de savoir si les dispositions de la loi de 1966 n'ont pas été tacitement abrogées.

²⁵⁷ En ce sens Paris 1^{er} Juin 2001, cité 1^{ère} Partie, Chapitre 1, section 1.

²⁵⁸ Supra, 1^{ère} Partie, Chapitre 2, Section 2 et Civ.1^{ère} 16 Février 1999 n° 96-21.883 Fram c/Roja, la cour de cassation décide qu'une agence de voyage, organisatrice d'un séjour est tenu de veiller à la bonne exécution de ce dernier lui imposant une obligation de sécurité/résultat.

²⁵⁹ Paris 1^{er} Ch, section B, 26 Avril 2001, Lamyline. Elle ne peut pas non plus voir sa responsabilité engagée au delà de celle du prestataire de service local : si la faute de ce prestataire s'apprécie en fonction de la législation et des circonstances locales, l'obligation à réparation de l'agence découle de la loi française et doit tenir compte des mécanismes français d'indemnisation : Paris 7^{ème} Ch, 9 Mai 2000, D.2000, J, p.840 ; La responsabilité de l'agence ne peut être supérieure à celle d'un prestataire de services qu'elle s'est substitué dont les obligations doivent s'apprécier en fonction du droit et des circonstances locaux : ainsi les ayants droits d'une personne tuée à l'étranger avec une voiture de location qui faisait partie intégrante du voyage à forfait, ne peuvent engager la responsabilité de l'agence organisatrice au delà de la garantie du contrat d'assurance voiture à laquelle la victime avait contractuellement droit et que le loueur de voiture aurait dû souscrire. L'agence ne doit être condamnée qu'à verser la garantie (en l'occurrence minime) que les assureurs n'ont pu verser du fait de la négligence du prestataire de services choisi par elle : Paris 25 Nov. 1996, D 97, J, 292.

La cour d'appel de Paris ⁽²⁶⁰⁾ estime, en effet, que « la loi du 13 Juillet 1992 loi générale n'a pas abrogé l'article 48 de la loi du 18 Juin 1966 et l'exception qu'il introduit à la responsabilité de l'organisateur de croisières maritimes » et elle conclut à l'application combinée de ces deux textes : la loi de 1966 (art. 48) à la partie maritime du voyage et la loi de 1992 pour les manquements aux autres prestations (arrêt 1997 : Spitzberg). La loi de 1966 survit et c'est sur la base de l'article 49 que s'appréciera la responsabilité de l'organisateur de croisière en cas de dommages corporels ou aux biens.

Cette jurisprudence va à l'encontre de la doctrine maritimiste ⁽²⁶¹⁾. La divergence tient au fait que doctrine et jurisprudence ont une idée différente de la nature de ces deux textes.

La cour d'appel raisonne sur le rapport loi générale nouvelle /loi spéciale ancienne dérogatoire ⁽²⁶²⁾. La loi de 1992 qui régit plus largement la responsabilité du vendeur, organisateur de voyages individuels ou collectifs ainsi que celle du producteur ou vendeur de voyages à forfait, est une loi générale ; la loi de 1966 qui ne régit que la responsabilité de l'organisateur de croisières maritimes, non celles du vendeur de croisière maritime, est une loi spéciale dérogatoire. Et d'après l'adage selon lequel il n'est pas dérogé par une loi générale à une loi spéciale antérieure, en cas de conflit entre une loi spéciale ancienne et une loi générale nouvelle, on considère que la loi ancienne n'est pas abrogée par une loi générale nouvelle.

²⁶⁰ CA Paris 12 Avril 2002, Jurisdata n°176644 et aussi 31 Janvier 1997, supra 1ère partie, chapitre 2, section 2.

²⁶¹ A. Vialard, n°530 , p.458: « on peut se demander si ces dispositions n'ont pas été abrogées par la loi du 13 Juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours, encore plus sévère pour les agents de voyage au demeurant. Il est bien certain, en effet, que l'organisation de croisière n'est qu'une variété possible des activités d'une agence de voyages. Or la loi de 1992 ne réserve aux organisateurs de croisières aucun régime particulier ... Même si l'on a tout lieu de penser, par la consultation des travaux préparatoires de la loi de 1992, que cette situation est le fruit d'un oubli pur et simple, par le législateur et le gouvernement du statut préexistant de l'organisateur de croisière, il n'en reste pas moins que celui-ci se trouve ainsi soumis au statut commun des agents de voyages 1992 » ; de même, P. Bonassies, DMF 1993, p.15 : « parce que le nouveau texte s'applique à toute personne qui se livre à des opérations consistant « en l'organisation ou la vente de voyages ou de séjours individuels ou collectifs », il inclut certainement dans son domaine les organisateurs de la croisière maritime sans que ses rédacteurs paraissent d'ailleurs s'en douter ».

²⁶² Les premières ont vocation à englober toutes les situations susceptibles d'être concernées par la règle ; les secondes viennent limiter la portée d'une règle générale en l'écartant dans un cas particulier, sont dérogatoires par rapport aux premières .

La doctrine maritime estime que les règles de la loi de 1966 ne sont pas dérogatoires par rapport aux règles de 1992. Elle considère que la croisière maritime n'est qu'une variété possible des activités d'une agence de voyages, comme la loi de 1992 fixe les conditions d'exercice des activités relatives aux agences de voyages, il semble normal d'appliquer ce texte aux croisières maritimes. Il en résulte que la loi de 1992 a abrogé tacitement la loi de 1966.

Comment combiner l'article 23 et l'article 49 ? Le concours est différent de celui de l'article 23 et 48, car l'article 48 délimite lui même les deux responsabilités : la responsabilité de l'armateur si le manquement est relatif à l'exécution du contrat de transport ; la responsabilité personnelle (de plein droit) de l'agence pour les autres manquements.

Admettre la responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière en cas d'accident corporel de passagers dus à la mauvaise exécution du transport maritime l'obligerait à réparer systématiquement tout préjudice subi par le client (art. 23). Cela veut dire que l'organisateur de croisière ne peut pas invoquer les limitations de responsabilité que les articles 37 à 44 autorisent au profit du transporteur (art. 49 al.2). Il en résulte que le croisiériste a plus de droit contre l'organisateur de croisière qu'il ne pouvait en avoir contre le transporteur s'il s'était directement adressé à lui. Mais dans son recours en garantie contre le transporteur, l'organisateur de croisière sera tenu par les limitations des articles 37 à 44.

§2- La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur

Dès que les conditions de la responsabilité sont réunies, l'auteur du dommage (transporteur ou organisateur de croisière) est tenu envers la victime de réparer. A défaut d'une transaction entre les parties, la victime ne peut obtenir satisfaction que par un recours judiciaire, une action en responsabilité civile.

I – L'action en réparation

Il faut savoir quelles sont les personnes qui participent au procès et les règles de compétence et de procédure applicables au procès.

1° Les parties à l'action :

Dans toute action en justice, il y a un demandeur et un défendeur.

a) Le demandeur :

La victime du dommage, c'est à dire le passager qui a été blessé au cours du voyage ou du transport ou qui a perdu ses bagages ou ses biens peut demander réparation du préjudice aussi bien matériel que moral qu'il a subi.

Lorsque la victime est décédée, l'action en responsabilité peut être exercée, selon les règles du droit commun ⁽²⁶³⁾ soit par ses héritiers exerçant ses droits qu'ils acquièrent par succession, soit par les proches du défunt exerçant leurs propres droits. Les héritiers qui sont aussi les proches du défunt, peuvent introduire deux actions qui ne tendent pas à la réparation du même préjudice selon qu'ils agissent en leur propre nom ou en qualité d'héritier :

- En qualité d'héritier, il recueille les droits qui étaient nés en la personne du défunt, et il exerce l'action qui appartenait à la victime (en exerçant ou en continuant l'action appartenant à la victime), comme s'il était partie au contrat. De ce fait, il invoquera la responsabilité contractuelle à l'encontre du transporteur et pourra demander réparation du préjudice matériel, mais aussi moral qu'elle aurait éprouvé. Sur ce fondement, sa réparation sera plafonnée dans les conditions fixées par la loi.

- A titre personnel, en qualité de proche, il peut demander réparation du préjudice que lui cause la mort de la victime : perte d'un soutien de famille ou souffrance causée par la perte d'un être cher. Par cette action, il demande réparation du préjudice qu'il a subi du fait du décès de la victime ; cette action est distincte de celle qui appartenait à la victime et qui lui a été transmise par voie successorale. Dans ce cas, il est un tiers par rapport au contrat, il pourrait alors invoquer la responsabilité délictuelle et en particulier l'article 1384 al.1. Sur cette base, il aurait vocation à obtenir la pleine réparation du dommage personnel qu'il a subi (mais il pourrait aussi invoquer la responsabilité contractuelle en se fondant sur la stipulation pour autrui).

Cette solution est condamnée par l'article 42 de la loi de 1966 en matière de transport maritime. L'article 42 décide que « toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre », c'est à dire d'une responsabilité plafonnée aménagée par la loi de 1966. Ce qui signifie que l'action en réparation ouverte contre le transporteur au profit des passagers victimes d'un accident de transport maritime à titre onéreux ou à leurs ayants-droits

²⁶³ Ph.Malaurie, T.2, n°221, p.126.

est exclusive de toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit ⁽²⁶⁴⁾.

b) Le défendeur :

Le défendeur est le responsable, c'est celui qui a accompli l'acte dommageable, c'est à dire la société de transport maritime, pour le transport simple et l'organisateur du voyage pour la croisière. Mais dans ce dernier cas, la loi offre parfois à la victime plusieurs défendeurs : le transporteur qui est responsable de l'exécution du contrat de passage et l'organisateur de la croisière qui est responsable de l'exécution des prestations autres que le contrat de transport.

Comme très souvent, le transporteur ou l'organisateur de croisière a assuré sa responsabilité civile, la victime exercera l'action en réparation contre l'assureur, la mise en cause de l'assuré n'étant nécessaire que pour établir la créance d'indemnité du demandeur. Cette action lui permettra à coup sûr d'être indemnisé, en évitant le concours avec les autres créanciers ⁽²⁶⁵⁾.

²⁶⁴ Cette disposition vise à éviter la jurisprudence qui autorisait les ayants-causes de la victime de plaider sur le terrain délictuel (1384) pour éviter les limitations de responsabilité de la loi maritime en matière de contrat de passage : Jurisclasseur commercial, Fasc. 1278, n° 13 et 56. La jurisprudence a depuis longtemps reconnu que la responsabilité du transporteur était une responsabilité contractuelle, elle a aussi admis qu'en cas de décès du voyageur, le transporteur s'engage envers les proches par le jeu d'une stipulation pour autrui qui permettait aux proches de le poursuivre pour inexécution de l'obligation de sécurité. Mais la qualification de responsabilité contractuelle autorisait le transporteur à insérer dans les contrats des clauses limitatives de responsabilité qui avant la loi de 1966 étaient licites, ce qui lui permettait de se soustraire à sa responsabilité. Ainsi lorsque la passager victime engageait la responsabilité du transporteur, c'était uniquement sur la base d'une responsabilité contractuelle (inexécution de l'obligation de sécurité). Par contre, lorsque l'action était introduite par l'héritier de la victime, il pouvait agir en qualité d'héritier sur la base de la responsabilité contractuelle (avec la limitation de la responsabilité du transporteur par le jeu de clauses limitatives de responsabilité) et à titre personnel en qualité de proche sur la base de la responsabilité délictuelle (1384 al.1), ce qui lui permettait de se soustraire aux clauses limitatives de responsabilité stipulées dans le contrat de transport et obtenir la réparation intégrale du préjudice subi. L'article 42 de la loi de 1966 a mis un terme à cette situation en prévoyant que l'action en réparation ouverte contre le transporteur au profit des passagers victimes d'un accident de transport maritime à titre onéreux ou à leurs ayants-droit est exclusive de toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit.

²⁶⁵ La victime a une action directe contre l'assureur, il en résulte qu'elle a seule qualité pour percevoir l'indemnité, de telle sorte que si l'auteur du dommage est insolvable elle n'a pas à partager le montant avec les autres créanciers.

2° Le tribunal compétent :

Il s'agit de litiges qui opposent un consommateur à un professionnel du transport de droit privé et qui relèvent toujours des tribunaux de l'ordre judiciaire, même lorsque le comportement est constitutif d'une infraction pénale.

a) Le fait dommageable est purement civil :

Déterminer le tribunal compétent, c'est rechercher l'ordre de juridiction compétent. Il s'agit de savoir devant quelle juridiction l'action en responsabilité pourra être engagée. *La compétence d'attribution* dépend de la nature civile ou commerciale de l'affaire. L'article 73 du décret de 1966⁽²⁶⁶⁾ se réfère au droit commun pour déterminer les juridictions compétentes pour connaître des actions en responsabilité dirigées contre le transporteur maritime.

Mais le contrat de passage ou de croisière a certainement un caractère commercial du côté du transporteur ou de l'organisateur de la croisière, mais du côté du passager, il a un caractère civil. On se trouve alors en présence d'un acte mixte. L'acte étant à la fois civil pour l'une des parties et commercial pour l'autre, il faut appliquer distributivement les règles civiles et les règles commerciales. En matière de compétence juridictionnelle, la compétence est déterminée en fonction du défendeur : si le défendeur est l'auteur de l'acte civil, le tribunal civil est compétent ; au contraire si l'acte est commercial pour le défendeur, le demandeur a le choix entre la juridiction civile et la juridiction commerciale.

Une fois déterminé le type de tribunal compétent, il faut choisir celui qui est territorialement compétent. En principe, le tribunal géographiquement compétent est le tribunal du domicile du défendeur.

Mais les parties peuvent déroger à ces règles en stipulant une *clause d'attribution de compétence*.

En ce qui concerne la compétence d'attribution, ces clauses sont en principe nulles puisque la compétence est d'ordre public. Mais en ce qui

²⁶⁶ Ce texte renvoie à l'article 54 du même décret à propos de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises : « les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles de droit commun. Elles peuvent en outre être portées devant le tribunal du port de chargement ou devant le tribunal du port de déchargement, s'il est situé sur le territoire de la République française » Pour les passagers, il s'agit des ports d'embarquement ou de débarquement.

concerne les actes mixtes, la jurisprudence admet la validité de ces clauses ⁽²⁶⁷⁾ ; mais depuis 1997, la cour de cassation juge que la clause est inopposable au non commerçant lorsqu'il est défendeur ⁽²⁶⁸⁾, en revanche lorsqu'il est demandeur, la clause est efficace. Mais, d'après MM Calais et Steinmetz ⁽²⁶⁹⁾, « on peut s'attendre à une solution identique dans le cas où le non commerçant est demandeur. En attendant, la clause attribuant compétence aux tribunaux de commerce doit certainement être tenue pour abusive, au sens de l'article 132-1 du code de la consommation ⁽²⁷⁰⁾ dans les contrats entre professionnels et consommateurs ».

En ce qui concerne la compétence territoriale, les clauses d'attribution de compétence sont en principe valables puisque la compétence territoriale n'est pas d'ordre public. Mais elles ne sont valables qu'entre commerçants, elles sont nulles en matière civile ⁽²⁷¹⁾ et dans les actes mixtes ⁽²⁷²⁾. Les clauses qui attribueraient compétence au siège du transporteur ou de l'organisateur de la croisière sont nulles.

b) Le fait dommageable constitue une infraction :

L'hypothèse visée est celle où le fait dommageable est en même temps réprimé par la loi pénale. Dans ce cas, la victime a le choix soit de porter son action en réparation devant les juridictions civiles, soit devant les juridictions répressives, en se constituant partie civile (art. 3 et 4 al.1 C.pr.pén.). Mais l'action civile n'est pas possible dans le contrat de transport maritime, car l'article 42 de la loi de 1966 ⁽²⁷³⁾ précise que l'action en responsabilité du transporteur est *une action exclusive de toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit*. La généralité de ce texte a conduit la jurisprudence, qui s'inspire, sur ce point du droit aérien, à considérer que les juridictions répressives sont incompétentes pour connaître des demandes de dommages-intérêts formées par les parties civiles sur les poursuites engagées contre les armateurs du navire pour homicides et blessures involontaires ⁽²⁷⁴⁾.

²⁶⁷ Com. 20 Avril 1965, D. 1965, J, p.581.

²⁶⁸ Com. 10 Juin 1997, D. 1998, J, p.2.

²⁶⁹ J.Calais et F. Steinmetz, p. 549, n° 503.

²⁷⁰ Recommandation n° 91-02 de la commission des clauses abusives.

²⁷¹ L'article 48 C.Proc. Civ. répute non écrite toute clause qui déroge aux règles de compétence territoriale lorsque l'une des parties n'a pas la qualité de commerçant.

²⁷² J.Calais et F. Steinmetz, n° 504.

²⁷³ Supra.

²⁷⁴ Crim. 19 Juin 1984, DMF 1985, p.333 ; Crim. 5 Nov. 1980 ; DMF 1980, p. 173 : dans le transport maritime de passagers, la victime ne peut se constituer partie civile devant la juridiction pénale pour déclencher l'action pénale ou s'y associer, généralement dans

3° La prescription :

L'action se prescrit par deux ans (art. 41 de la loi de 1966, c'est le même délai qui est prévu par l'art. 16 de la Convention d'Athènes). Le délai court du jour du débarquement du passager ou du jour où le débarquement aurait dû intervenir. Il est retardé si le passager décède après le débarquement jusqu'au jour du décès avec une date butoir de trois ans. L'organisateur de croisière bénéficie du même droit de prescription. Ces courts délais sont peu favorables aux passagers.

Dans le cadre de la loi de 1992 sur les agences de voyages, l'action en responsabilité se prescrit par 5ans. Lequel des deux textes appliquer pour la mise en œuvre de la responsabilité de l'organisateur de croisière ?

II – La réparation du dommage

Dans les contrats de transport maritime de personnes (comme en droit aérien avant le règlement CE de 1997), la loi de 1966, modifiée par la loi du 25 Décembre 1986 a institué un plafond qui se traduit par une limitation de la réparation (²⁷⁵). Les dommages intérêts alloués par le juge peuvent être inférieurs au plafond, jamais supérieur. Ces plafonds de responsabilité sont opposables à la victime et à ses héritiers lorsqu'ils se présentent en cette qualité (²⁷⁶). Mais ces limitations s'effacent devant la faute inexcusable du transporteur.

1° Les limites à la réparation :

La loi a prévu une double limite à la réparation : une limitation individuelle et une limitation globale de responsabilité.

a) Limitation individuelle de responsabilité :

Cette limite joue par passager. L'article 40 de la loi de 1966 avait fixé dans sa version originale le montant maximum de la réparation à 82 000 francs par passager. Ce plafond d'indemnisation a été modifié par la loi du

l'espoir d'en retirer des preuves qui lui seront utiles, mais doit se faire indemniser par une autre instance, devant une juridiction civile

²⁷⁵ Cette règle est apparue dès le 11ème siècle. Pour protéger l'armateur contre les périls de la mer, la loi l'a autorisé à limiter sa responsabilité. Sur l'origine de la règle, I.Corbier, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2003, p. 403.

²⁷⁶ Supra.

23 Décembre 1986 ⁽²⁷⁷⁾ qui renvoie en ce qui concerne la limitation de responsabilité à l'article 7 de la Convention de Londres du 19 Novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. ⁽²⁷⁸⁾. La limite de responsabilité par passager est, sur la base de ce nouveau texte, de 46 666 Droit de Tirage Spécial (DTS), comme le droit de tirage spécial en 1998 était d'environ 8 francs français, le plafond par passager était d'environ 375 000 francs pour 46 666 unités ⁽²⁷⁹⁾.

La convention d'Athènes de 1974 prévoit elle aussi un plafond de 46 666 DTS (art. 7), mais elle se contente d'un plafond par passager, elle ne prévoit pas de plafond global. Le Protocole d'Athènes de 1990 a élevé le plafond jusqu'à 175 000 DTS (250 000 euros), ce qui correspond au plafond global fixé pour les bateaux à passagers dans le protocole de 1996 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritime ⁽²⁸⁰⁾.

Les chiffres prévus par la loi sont des plafonds, c'est à dire que la victime doit prouver l'étendue de son préjudice pour être indemnisé dans la limite du montant légal. Il en résulte que les dommages-intérêts alloués par le juge en cas d'accident peuvent être inférieurs au plafond, jamais supérieurs.

Ces limites peuvent être améliorées conventionnellement en faveur des passagers ou de leurs ayants-droits. Le contrat de passage peut prévoir un plafond plus élevé.

b) Limitation globale de responsabilité : ⁽²⁸¹⁾

D'après l'article 40 de la loi de 1966, les créances des passagers pour des dommages corporels, limitées à 46 666 droits de tirage spécial ne

²⁷⁷ P Bonassies, Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité, DMF 1993, p.95.

²⁷⁸ Article 40 : « La réparation est due par le transporteur pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées à l'article 7 de la convention internationale sur les limitations de responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 Novembre 1976, la limite applicable par passager étant égale au montant qui figure sur la base de calcul dudit article ». Dans sa version de 1966, le montant maximum de la réparation fixé par passager était de 82 000 F ; cette base de calcul a été modifiée par la loi de 1986 qui s'est référée à la convention de Londres de 1976 pour calculer le montant de l'indemnisation : Bonassies p.89.

²⁷⁹ On peut comparer les chiffres avec ceux du transport aérien à la même époque : Bonassies p.90 ; ce montant est faible si on le compare avec aux sommes considérables qui peuvent être versées à des personnes décédées en d'autres circonstances. Infra section 2 : les projets de réforme.

²⁸⁰ W. Müller, Faut-il réviser la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer ?, DMF 1999, p.5.

²⁸¹ Jurisclasseur commercial Fasc.1278, n° 44.

peuvent pas dépasser 25 millions de droit de tirage spécial pour un même événement, soit 180 millions de francs quel que soit le nombre de passagers (mais cette limite globale n'était pas prévue dans la convention d'Athènes) Si on suppose que toutes les victimes obtiennent le maximum de dommages-intérêts auxquels elles peuvent prétendre, soit 46 666 droits de tirage spécial par passager blessé ou décédé, la limitation globale de 25 millions sera intéressante pour le transporteur pour les naufrages d'une gravité exceptionnelle, par exemple le cas du naufrage de l'Estonia, ou plus de 535 passagers ont été tués ou blessés. Mais dans ces cas, pour les passagers (ou plutôt leurs ayants droits), le montant de leur indemnisation individuelle sera très inférieure au montant prévu ⁽²⁸²⁾.

2° La déchéance pour dol ou faute inexcusable du transporteur: ⁽²⁸³⁾

La limitation de responsabilité n'a pas un caractère absolue. Le transporteur perd le bénéfice des limitations de réparation et doit une indemnisation intégrale, « s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnelle 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* » (art. 40 al.2) ⁽²⁸⁴⁾, c'est à dire en cas de dol et de faute inexcusable ⁽²⁸⁵⁾.

La faute dolosive est celle qui est commise avec l'intention de nuire. A la faute dolosive est assimilée la mauvaise foi, c'est à dire la violation consciente et délibérée du contrat, même sans intention de nuire ⁽²⁸⁶⁾. Cette faute est très rare ⁽²⁸⁷⁾.

²⁸² P.Bonassies, article précité dans la revue Scapel 1998, p.91.

²⁸³ La déchéance n'est pas la même en cas de limitation individuelle et de limitation globale. Dans ce dernier cas seule la faute de l'armateur entraîne la déchéance, pas la faute des préposés ou du capitaine, Bonassies p. 91.

²⁸⁴ Sur le plan international on retrouve la même disposition en des termes analogues dans les conventions de Bruxelles de 1961 (art. 7) et d'Athènes en 1974 (art.13). Ces textes ont été influencés par la convention de Varsovie concernant le transport aérien. Et c'est par le biais des conventions internationales que cette notion a pénétré dans le droit maritime.

²⁸⁵ A. Sériaux, La faute du transporteur, Economica 1998, p.255 et s..

²⁸⁶ Ph.Malaurie n° 826, p. 483.

²⁸⁷ Angers 7 Février 1983, Jurisdata n° 640223 : cas de l'explosion du moteur occasionnant des brûlures et le décès de passagers. En l'espèce, le transporteur effectuait en pleine connaissance de cause de façon habituelle en pleine illégalité des transports de passagers dans des conditions d'insécurité graves et manifestes puisqu'il ne disposait pas du rôle d'équipage garantissant son pilotage par des professionnels de la marine marchande et que le bateau n'avait jamais été soumis à une visite annuelle de sécurité ; de plus le jour de l'accident dû à une explosion du moteur, le transporteur avait constaté des

La faute inexcusable (²⁸⁸) suppose que l'acte ou l'omission qui a causé le dommage soit *délibéré* (dans le sens de volontaire, mais pas d'intentionnel sinon il s'agirait d'une faute dolosive), que le transporteur ait eu *conscience du dommage* et ait agi avec *témérité* (²⁸⁹). La faute inexcusable se caractérise donc par des éléments d'ordre psychologiques qu'il va être difficile d'apprécier.

Le problème est donc de savoir comment il faut interpréter ces éléments (²⁹⁰). Deux approches sont possibles :

La faute inexcusable peut être appréciée subjectivement *in concreto*, par rapport au comportement de l'auteur du dommage. Pour que la faute soit inexcusable, *il faut que l'auteur ait eu conscience du danger qu'il fait courir à autrui*. Il va falloir rechercher les données psychologiques concrètes qui animaient le transporteur, ce qui est difficile à apprécier et conduit à une interprétation restrictive de la faute inexcusable qui ne peut s'appliquer qu'à un nombre limité d'accidents impliquant des bateaux à passagers. Cette interprétation va dans le sens de la tradition maritime (et de l'esprit qui anime les textes : loi de 1966 et conventions internationales) qui considère que la déchéance de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire ou de l'armateur a un caractère exceptionnel. C'est en ce sens que se prononce la jurisprudence à l'étranger en application des Conventions de

anomalies du moteur mais malgré ces difficultés et l'odeur de vapeur d'essence qui se dégageait, il avait toléré la présence de plusieurs passagers à proximité des moteurs ; or les morts se situent parmi ceux-ci, leurs brûlures ayant été d'autant plus importantes que le capot du moteur sur lequel ils prenaient appui fut projeté en l'air par l'explosion.

²⁸⁸ A. Sériaux, précité, *Economica* 1998, p.255 et s..

²⁸⁹ Ce sont les tribunaux dans le domaine des accidents du travail qui ont défini les éléments de la faute inexcusable. Pour la cour de cassation, en droit du travail, la faute inexcusable est « une faute d'une exceptionnelle gravité, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience que devait avoir son auteur du danger qui pouvait en résulter et de l'absence de toute justification » Ass. Plén. 19 juillet 1980, D.80, 354. Il résulte de cette définition que la faute inexcusable requiert quatre conditions : une faute d'une exceptionnelle gravité (cette condition est évidente) ; une faute dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, c'est à dire un acte téméraire ; la conscience du danger que doit en avoir son auteur et l'absence de toute cause justificative (condition évidente). On voit que cette notion n'est pas très éloignée de celle dont fait état l'article 40 al.2.) En définitive la témérité étant difficile à apprécier, l'essentiel se trouve *dans la conscience du danger* que doit en avoir son auteur à laquelle il faudrait ajouter la conscience de la faute elle même

²⁹⁰ A. Vialard, L'évolution de la faute inexcusable et la limitation, DMF 2003, p. 579 ; I.Corbier, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2003, p. 403 .

Bruxelles et d'Athènes. C'est en ce sens également que s'est d'abord prononcée la jurisprudence en France ⁽²⁹¹⁾.

La faute inexcusable peut être appréciée objectivement *in abstracto*, par rapport au comportement qu'aurait adopté une personne avisée et prudente - « le bon père de famille » du code civil - placée dans les mêmes circonstances. Dans ce sens, la faute inexcusable est fondée *sur la conscience qu'une personne normalement avisée et consciente aurait dû avoir* ⁽²⁹²⁾. Il va falloir rechercher si l'armateur ou le préposé à qui la faute est reprochée, aurait dû avoir conscience du danger qu'il faisait courir aux passagers, c'est à dire si l'armateur raisonnable - le bon armateur - agissant de la sorte pouvait normalement se rendre compte du péril qu'il créait. Et comme un armateur raisonnable, un bon armateur lorsqu'il commet une imprudence grave doit normalement avoir conscience du danger qu'il suscite, sa responsabilité est de ce fait très étendue. C'est cette définition large de la faute inexcusable que retient la jurisprudence en matière de transport aérien ⁽²⁹³⁾ et maritime. On constate que sur ce fondement, les magistrats, en matière de transport maritime, se sont progressivement montrés très peu exigeants pour apprécier la faute inexcusable. Aujourd'hui, la faute inexcusable n'est rejetée qu'à condition que celui dont on cherche à établir la responsabilité n'ait pu prévoir l'événement dommageable ⁽²⁹⁴⁾. C'est ainsi que des fautes sans gravité particulières du transporteur ou de ses préposés sont qualifiées d'inexcusables par les tribunaux au motif que leurs auteurs devaient avoir conscience du danger qu'ils faisaient courir aux personnes et aux biens ⁽²⁹⁵⁾.

Cette interprétation de la notion de faute inexcusable est favorable aux passagers qui vont pouvoir plus facilement obtenir, par la déchéance de la limitation de responsabilité, une indemnisation plus élevée, puisqu'ils n'auront qu'à démontrer que l'armateur (auteur de la faute) aurait dû avoir conscience en raison de ses compétences professionnelles de la probabilité

²⁹¹ Aix en Provence 14 Nov. 1972, DMF 1973, p. 474.

²⁹² C'est l'interprétation retenue dans le domaine des accidents du travail, par la cour de cassation.

²⁹³ Jusqu'aux réformes qui résultent du règlement CE de 1997 qui ont supprimé les plafonnements.

²⁹⁴ A.Sériaux, p.271, observe que « la faute inexcusable se confond peu à peu avec la simple prévisibilité du dommage, élément constitutif de la faute légère », ce qui rapproche la faute inexcusable de la faute légère.

²⁹⁵ C'est la même conception que l'on retrouve concernant le transport de marchandises : DMF 1997, 976 ; mais avec deux arrêts le 3 Avril 2002, DMF 2002, p. 460 et le 14 Mai 2002, DMF 2003, p.620, la cour de cassation dans ce domaine semble retenir une interprétation plus subjective de la faute inexcusable : obs. Vialard, DMF 2003, p.583.

du dommage. Mais elle est aléatoire puisqu'elle dépend de la position des tribunaux.

Pour illustrer cette analyse, on peut citer l'affaire de la baleinière ⁽²⁹⁶⁾ : une baleinière qui servait à transborder des passagers sur une goélette s'est trouvé drossée sur un récif polynésien entraînant la noyade d'une mère de trois enfants. La cour d'appel avait fait droit aux prétentions du transporteur tendant à limiter sa responsabilité au motif que les fautes ou négligences n'étaient pas inexcusables. Mais la cour de cassation a censuré cette décision en relevant qu' « en statuant ainsi, après avoir retenu que tandis que les conditions de transbordement à travers les récifs, comportant des risques inhérents au franchissement des passes, étaient connues en Polynésie, les conditions de navigations mauvaises n'ayant rien de particulièrement exceptionnel, et après avoir relevé que la baleinière transportait un nombre excessif de personnes, ce dont il résultait qu'elle n'était pas manoeuvrable et *qu'ainsi le transporteur avait été téméraire et devait avoir eu conscience que le dommage survenu était probable*, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ces constatations ».

C'est la conception objective de la faute inexcusable que retient la cour de cassation. Certes, le transporteur n'avait pas l'intention de provoquer le dommage et rien n'indique qu'il ait délibérément refusé d'exécuter ses obligations contractuelles ; il n'a pas commis de faute lourde, au sens d'une négligence d'un extrême gravité. Mais il a été téméraire en tolérant la surcharge de la baleinière, il a pris un risque excessif pour les passagers et devait avoir conscience de la probabilité du dommage en sa qualité de professionnel, ce qui le privait du bénéfice de la limitation de responsabilité ⁽²⁹⁷⁾. Le dommage dans les circonstances était prévisible.

SECTION 2 : L'AVENIR DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE PERSONNES

Les règles concernant la responsabilité du transporteur maritime mises en place par le droit interne et par les conventions internationales sur le transport maritime de passagers (convention de Bruxelles, d'Athènes, de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes) ont montré leurs limites à une époque qui se caractérise par un souci toujours accru d'assurer la meilleure indemnisation des victimes en cas d'accident et ont suscité de nombreuses et vives critiques.

²⁹⁶ Cass.com. 16 Avril 1991, DMF, 1992, p. 171 et 653 et Bull. civ. IV, n°146.

²⁹⁷ P.Y Nicolas, Le transport maritime de passagers: responsabilités et assurances, DMF 1999, p. 862.

L'application des règles actuelles se heurtent à un double écueils : en premier, la recherche de la faute du transporteur (prouvée ou présumée) qu'implique sa responsabilité freine l'action des victimes ; en second, les plafonds d'indemnisation sont inacceptables dans les pays à très haut niveau de vie (²⁹⁸) où les indemnités accordées dans d'autres circonstances en cas d'accidents corporels sont beaucoup plus élevées.

Différentes réformes ont été proposées au niveau international et européen qui s'inspirent des modifications adoptées par le droit aérien qui a créé un régime de responsabilité et d'indemnisation très favorable aux victimes d'accidents corporels.

Ainsi au niveau international, le comité juridique de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a décidé de procéder à un réexamen de la convention d'Athènes pour assurer aux passagers maritimes un niveau de protection au moins semblable à celui assuré aux usagers du transport aérien. Ce travail a abouti à l'adoption le 1^{er} Novembre 2002 du « protocole d'Athènes » qui vient modifier la convention d'Athènes de 1974 ²⁹⁹.

De même, au niveau européen, la Commission des communautés européennes propose d'instaurer un régime de responsabilité uniforme pour les passagers maritimes dans les Etats de l'Union (³⁰⁰). Dans ce but elle souhaite introduire à l'échelle européenne un règlement relatif à la responsabilité des transporteurs maritimes de passagers en cas d'accident (³⁰¹). Et dans la mesure où le nouveau régime international (Protocole d'Athènes) est satisfaisant, elle propose de transposer les dispositions du protocole d'Athènes en droit communautaire, que la Communauté devienne partie contractante au protocole d'Athènes et que les Etats membres fassent de même avant la fin 2005 (³⁰²).

Les nouvelles dispositions qui se préoccupent davantage de la victime dans le souci de lui assurer une garantie d'indemnisation, s'orientent vers un régime de responsabilité de plein droit (§ 1), une augmentation des plafonds d'indemnisation accordée en cas de décès ou de lésion corporelle d'un passager avec la mise en place d'un système d'assurances obligatoires pour dédommager des passagers (§ 2).

²⁹⁸ A. Vialard, L'évolution de la faute inexcusable et la limitation, DMF 2002, p.579.

²⁹⁹ P. Griggs, Le protocole d'Athènes, DMF 2002, p.291 ; P. Bonassies DMF 2003, HS n°7, p.7.

³⁰⁰ Communication de la commission européenne concernant l'amélioration de la sécurité des bateaux à passagers dans la communauté, 25 Mars 2002.

³⁰¹ A l'instar de ce qu'elle a fait dans le transport aérien : règlement CE n° 2027/97.

³⁰² Décision du conseil du 24/06/2003, Annexe.

§ 1- La remise en cause du fondement de la responsabilité du transporteur : d'une responsabilité fondée sur la faute à une responsabilité de plein droit.

Ce qui caractérise la réglementation en matière de transport maritime de passagers (Convention d'Athènes de 1974, de Bruxelles de 1961 et loi française du 18 Juin 1966), c'est un régime de responsabilité pour faute. Le transporteur est responsable du dommage causé par sa faute ou celle de ses préposés. La preuve de cette faute appartient au demandeur. Cette faute doit être prouvée pour les accident individuels ; elle est présumée, mais il s'agit d'une présomption simple, pour les accidents collectifs. Or la victime peut échouer dans la preuve de la faute du transporteur, car elle est souvent difficile à établir, ce qui la prive de tout droit à dommages-intérêts.

La solution pour améliorer la position des victimes en cas d'accidents corporels ?

Une responsabilité de plein droit, une responsabilité objective, indépendante de la faute, qui donne aux victimes un droit à réparation automatique ⁽³⁰³⁾.

I - Les propositions de la Commission européenne :

La commission préconise d'aligner les droits des passagers maritimes sur ceux des passagers aériens, en les adaptant aux particularités du transport maritime.

1° Le modèle du droit aérien :

Au niveau européen, le Règlement CE du 9 Octobre 1997 ⁽³⁰⁴⁾ et au niveau international la Convention de Montréal de 1999 qui reprend le régime communautaire, instaure un régime de responsabilité objective protecteur des intérêts des passagers en cas de décès ou d'accidents corporels.

³⁰³ C. Bourayne, Les accidents aériens et maritimes : vers une responsabilité désincarnée, DMF 1997, p.963.

³⁰⁴ Règlement n°2027/97 ; JP Tosi, Le nouveau régime de la responsabilité du transporteur aérien de personnes, Mélanges M Cabrillac, p. 324 et C. Scapel, La responsabilité du transporteur aérien de passagers réformée par la droit communautaire, R.A.E 1997, p.66.

Il comprend deux niveaux :

- Le transporteur est *responsable de plein droit jusqu'à concurrence d'une indemnité de 100 000 DTS*. La victime n'a donc pas à prouver la faute du transporteur ; réciproquement, celui-ci ne peut s'exonérer par la preuve de son absence de faute. Mais, à la différence des règles du droit commun concernant la responsabilité de plein droit, le règlement restreint les causes d'exonération dont peut se prévaloir le transporteur pour exclure ou limiter sa responsabilité, puisqu'il ne peut exclure ou limiter sa responsabilité en prouvant qu'il a été empêché par la force majeure ou le fait d'un tiers. On se rapproche ici du système prévu par la loi Badinter de 1985 en matière d'accident de la circulation.

- Pour la part de *dommage dépassant 100 000 DTS, la faute du transporteur est présumée*, mais il pourra s'exonérer en rapportant la preuve de sa diligence raisonnable pour éviter le dommage et de la force majeure ou encore de la faute de la victime.

2° Son adaptation au secteur maritime :

Pour la Commission, le régime de responsabilité de plein droit retenue en droit aérien en cas décès ou de lésions corporelles des passagers ne peut pas être transposé directement au transport maritime de personnes compte tenu des différences de comportement dans les deux modes de transport. Alors qu'en avion, le passager est censé rester assis pendant la plus grande partie du voyage, à bord d'un bateau et, en particulier d'un bateau de croisière, les passagers se déplacent beaucoup plus, exercent diverses activités et ont davantage l'occasion de commettre des imprudences qui les rendent en partie responsables des dommages qu'ils peuvent subir, comme il le ferait dans n'importe lesquelles de leurs activités à terre.

C'est la raison pour laquelle la Commission préconise d'établir deux régimes de responsabilité liés à la source du dommage qui tiennent compte de la distinction traditionnelle en droit maritime français entre dommages individuels et dommages collectifs. Pour les dommages individuels qui représentent 90% des plaintes des passagers, la commission estime que la responsabilité du transporteur doit être une responsabilité pour faute prouvée du transporteur (maintien du régime actuel). Si, en revanche, le dommage résulte d'un accident de navigation dans des conditions où la possibilité d'intervention des passagers est très limitée, la responsabilité du transporteur devrait être une responsabilité de plein droit, à la différence des règles actuelles où la faute est présumée.

II - Le Protocole d'Athènes

Pour les mêmes raisons, *le Protocole à la convention d'Athènes du 1^{er} Novembre 2002* met en place un régime de responsabilité de plein droit, mais à trois niveaux ⁽³⁰⁵⁾. Il ressort de l'article 3 du Protocole ⁽³⁰⁶⁾ que :

- Si le dommage est lié à un incident non maritime, le transporteur n'est responsable que si le passager victime prouve la faute ou la négligence du transporteur. La disposition est la même qu'en droit aérien.

- Si le dommage est lié à un « événement maritime » ⁽³⁰⁷⁾ et s'il ne dépasse pas 250 000 DTS (300 000 euros), la responsabilité du transporteur pour les dommages corporels est de plein droit, indépendante de la faute.

³⁰⁵ P.Bonassies, article précité, DMF 2003, HS, n°7.

³⁰⁶ Art. 3 du Protocole qui remplace l'article 7 de la convention :

« 1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement :

- a) 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
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement 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.

3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que les bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part »

³⁰⁷ L'article 3-5 a et c définit ces événements : « Le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire. Le défaut du navire désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage ».

On retrouve l'esprit des dispositions du droit aérien qui prévoit une responsabilité de plein droit jusqu'à une certaine limite, mais en ce qui concerne le transport maritime de passagers, cette limite constitue aussi le seuil de la limitation de l'indemnisation du passager, alors qu'en droit aérien l'indemnisation est illimitée, la limitation du droit aérien ne conditionnant que la nature de la responsabilité.

De plus, à la différence des nouvelles dispositions du droit aérien (Règlement CE et Convention de Montréal qui considèrent que la force majeure ou le fait d'un tiers ne sont pas des causes d'exonération), elle exclut la responsabilité du transporteur de passagers dans un certain nombre de cas limitativement énumérés qui constituent des causes d'exonération de responsabilité.

- Si le dommage est lié à un « événement maritime » et dépasse 250 000 DTS, la responsabilité du transporteur est alors allégée mais seulement pour la part qui dépasse les 250 000 DTS. Pour cette part, la faute du transporteur est présumée, c'est une présomption simple, ce qui veut dire qu'il pourra se dégager de sa responsabilité s'il prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute ou de sa négligence. On retrouve la même disposition en droit aérien.

§ 2- L'augmentation des plafonds de responsabilité

En droit français, comme dans la Convention de Londres à laquelle la loi de 1966 se réfère, ou dans la convention d'Athènes de 1974, la responsabilité du transporteur est plafonnée (³⁰⁸). La limite de 46 666 DTS par passager est trop basse. La situation est largement dénoncée tant sur au plan international (³⁰⁹) qu'europpéen. Plus particulièrement à ce dernier niveau, comme les conventions internationales ne sont pas toutes signées par les Etats membres, on aboutit à des montants d'indemnisation différents d'un Etat membre à l'autre.

A l'évidence, il fallait réformer. Mais comment ? Deux solutions étaient envisageables : soit on augmentait les plafonds en cas de dommages corporels en maintenant le régime spécifique au droit maritime, soit, comme on l'a fait en droit aérien, on les supprimait, ce qui entraînait l'application des règles de droit commun de la réparation intégrale du préjudice.

³⁰⁸ Supra section 1 : la limite est de 46 666 DTS par passager dans la limite de 25 000 000 DTS par événement ; dans la Convention d'Athènes il n'existe qu'un plafond par passager qui est lui aussi très faible.

³⁰⁹ W.Müller, « Faut-il réviser la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers par mer, DMF 1999, p.5.

1° Les thèses en présence :

Deux thèses se sont affrontées ⁽³¹⁰⁾ :

- La thèse favorable à la suppression des plafonds : pour ses partisans, « la limitation de responsabilité opposée aux passagers de navire est médiévale et intolérable », elle joue au détriment des victimes et au profit des transporteurs. Si ces plafonnements légaux pouvaient paraître justifiés à une époque où la probabilité des accidents de transport maritime était forte, ils sont ressentis aujourd'hui comme des privilèges assez arbitraires maintenus au profit des compagnies de transport. C'est pour cette raison que le plafonnement a été supprimé dans le transport aérien de passagers. Cette suppression qui entraîne une réparation illimitée du dommage, présenterait aussi l'avantage de rendre caduque la référence à la faute inexcusable qui était jusque là nécessaire pour pouvoir bénéficier d'une juste réparation.

- La thèse favorable au maintien des plafonds :

Pour les partisans de cette thèse, cette limitation est un mal nécessaire, dans ce sens Monsieur Delebecque ⁽³¹¹⁾ estime que « les plafonds de réparation ont du bon ». Il observe que « la suppression des plafonds de réparation dans le transport aérien, entraîne une discussion sur le chiffrage de l'indemnisation qui peut conduire à un risque de casuistique et d'inflation comparable à celui qui s'observe aux Etats-Unis et inciter les tribunaux à retenir des indemnités démesurées : par exemple, l'indemnité totale retenue par une juridiction américaine, dans un accident maritimes de passagers, a coûté au transporteur plus de 4 millions de dollars (soit environ 24 000 000 de francs), en réparation d'une personne divorcée, au chômage, père de trois enfants, et des blessures légères d'une deuxième personne ».

Il en résulte que si on supprime le plafonnement, l'industrie du transport maritime de passagers et de croisière risque de s'effondrer pour inassurabilité. Les petites et moyennes entreprises de transport ne pourront plus s'assurer.

Ils proposent, pour tenir compte des intérêts en cause (passagers et transporteurs), d'augmenter les limitations légales, et comme le maintien du

³¹⁰ A.Vialard, L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation, DMF 2003, p.579.

³¹¹ Opinion exprimée lors du colloque organisé au Havre le 15 et 16 Juillet 1999, Compte rendu, DMF 1999, p. 857.

plafond entraîne aussi le maintien des déchéances, certains auteurs ⁽³¹²⁾ suggèrent d'assouplir l'appréciation de la faute pour « obtenir la déchéance sur la preuve d'une faute moins caractérisée que la faute inexcusable ».

Ils proposent encore de mettre en place un système d'assurances garantissant aux passagers l'indemnisation légale. On peut envisager deux catégories d'assurances. *L'assurance de responsabilité* couvre la responsabilité du transporteur maritime dans les limites de sa responsabilité légale. Elle est procurée par les protecting and indemnity clubs (« P I clubs ») entre autres assureurs de responsabilité ⁽³¹³⁾. Mais la mise en œuvre de cette action peut être longue, c'est la raison pour laquelle Monsieur Delebecque proposait la mise en place d'un fonds de garantie à l'instar de celui créé en matière d'accidents de la circulation par la loi Badinter. Cette forme d'assurances pourrait être complétée par *une assurance accident* qui couvre l'ensemble des dommages corporels des passagers transportés ⁽³¹⁴⁾.

2° Le maintien du système du plafonnement révisé:

Entre ces deux thèses laquelle a été retenue au niveau européen et international ?

a) **La Commission** retient le système du plafonnement, mais à condition que les plafonds soient augmentés, en particulier pour les dédommagements liés aux accidents corporels (décès et lésions corporelles). Elle souhaite qu'on aboutisse à une règle stricte pour éviter, comme cela s'est déjà produit en cas d'accident grave, les marchandages avec les compagnies d'assurances pour arriver à des indemnités convenables.

Elle estime que la responsabilité de plein droit du transporteur pourrait être limitée à un plafond global fixé par le protocole d'Athènes de 1990, soit 175 000 DTS (250 000 euros) par passager (ce qui correspond au plafond global fixé par passager dans le protocole de 1996 à la convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes).

Cette limitation est perdue si la victime prouve la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur. Mais le critère de la faute inexcusable est trop sévère et ne pourrait s'appliquer qu'à un nombre infime d'accidents impliquant des bateaux à passagers (ce n'est certes pas le cas en droit

³¹² A. Vialard, article DMF 2002, p.585.

³¹³ A.Vialard, p. 85, n° 100.

³¹⁴ Sur cette question, Compte rendu du colloque du havre du 15 et 16 Juillet 1999, DMF, p.857.

français, car les tribunaux français de façon originale par rapport aux juridictions des autres pays font une interprétation restrictive de la faute inexcusable). De ce fait « la limitation de responsabilité peut être considérée comme intangible dans la pratique ». Pour la commission, « il s'agit là d'un défaut grave du régime actuel car cela revient à donner aux transporteurs et à leurs assureurs le droit de refuser d'indemniser les passagers au delà d'une certaine limite, quelques fondées que soient les plaintes et quelle que soit la cause de l'accident. En outre, une telle limitation intangible de la responsabilité n'incite guère les transporteurs à veiller en premier de prendre les mesures nécessaires pour éviter les accidents ».

Pour être efficace, ce plafonnement doit être combiné avec une assurance obligatoire pour les transporteurs. Certes la plupart des navires à passagers sont financièrement couverts, habituellement par une inscription dans un club de protection mutuelle et d'indemnisation. Mais dans le droit actuel aucune convention internationale n'oblige les transporteurs à être correctement assurés. C'est la raison pour laquelle la commission préconise d'instaurer un régime d'assurance obligatoire pour le montant de la limite légale multiplié par le nombre de personnes à bord (dans une limite à déterminer). Cette obligation devrait s'appliquer à tous les transporteurs assurant un service à destination ou au départ d'un port de l'Union européenne quel que soit le pavillon du bateau. Elle souhaite aussi que les passagers victimes d'accident bénéficient *d'action directe* contre l'assureur qui pourra invoquer tous les moyens de défense ouverts au transporteur dans une action contre lui.

b) Le protocole d'Athènes de du 1^{er} Novembre 2002 retient également un système du *plafonnement* prévu à l'article 7 ⁽³¹⁵⁾. Le montant de la limitation est considérablement augmenté puisqu'il est porté de 46 666 DTS à 400 000 DTS (environ 500 000 euros) par passager pour un même événement. Mais il faut combiner la lecture de l'article 7 et de l'article 3. Il en résulte que la limite prévue à l'article 7 est une seconde tranche au dessus de la tranche de responsabilité de plein droit prévue à l'article 3. La limite de

³¹⁵ Article 7 : 1. « La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 DTS unités de compte par passager pour un même événement. Si d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. 2. Un Etat partie peut stipuler aux termes des dispositions expresse de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au §1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au § 1. Un Etat partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au Secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas ».

l'article 7 s'appliquera seulement lorsque les demandes excèdent le montant de la première tranche prévue à l'article 3 (³¹⁶).

Ce texte se trouvera limité par la Convention de Londres de 1976, pour les pays qui l'appliquent (telle la France), qui prévoit un plafonnement global de 25 000 000 de DTS propre à satisfaire, comme le remarque Monsieur Bonnassies, seulement 62 passagers à 400 000 DTS chacun. Le Protocole de 1996 à la convention de Londres de 1976 sur les limitations des créances maritimes augmente le montant de la limitation globale à 175 000 DTS par passager transporté (donc sur une base sensiblement plus élevée). Mais comme le relève Monsieur Bonassies « dès que le sinistre affectera une part importante des passagers (un peu plus de 40% environ) le montant de 400 000 DTS par passager ne pourra pas être atteint », puisqu'il existe la limite globale de 175 000 DTS par passager.

Le protocole de 2002 introduit aussi des exigences en matière d'*assurance* obligatoire. Aux termes de l'article 4 bis (³¹⁷), tout navire à passagers battant pavillon d'un Etat partie devra détenir un certificat d'assurance attestant pour chaque passager transporté d'une assurance d'un montant minimum de 250 000 DTS. Et d'après Monsieur Bonassies, « il semble bien, encore que la chose ne soit pas clairement dite, que l'Etat du port pourra exiger de tout navire, même battant le pavillon d'un Etat non partie au protocole, la détention d'un tel certificat – l'article 4bis indiquant les conditions dans lesquelles un certificat d'assurance pourra être délivré « *aux navires immatriculés dans un Etat partie* ». De plus l'article 4 bis 10 autorise les passagers victimes d'un accident d'exercer directement leur action contre l'assureur ou le fournisseur de la garantie financière.

³¹⁶ P.Griggs, le protocole d'Athènes, DMF 2002, p.298.

³¹⁷ Art. 4bis : « 1. 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 une garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une 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 unité de compte par passager pour un même événement.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un Etat partie s'est assurée qu'il satisfait aux prescriptions du §1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire ; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant de la présente convention... »

CONCLUSION

Au terme de cette présentation, on constate que le passager ne manque pas de droits : droit à l'information, droit d'annuler sa réservation, droit à réparation en cas de modification du voyage ou d'accident corporel, chacun relevant de plusieurs textes : loi de 1966, droit général de la consommation ou droit spécial de la loi de 1992, qui ont vocation à s'appliquer cumulativement, ce qui entraîne des chevauchements qui posent souvent des difficultés d'assemblage.

On en a un exemple avec l'obligation de renseignement qui pèse sur le transporteur qui relève des règles générales du code civil (article 1602 du Code civil), des règles spéciales du droit maritime (art. L.111-1, L.113-3) et des règles très spéciales de la loi de 1992 (pour les croisières maritimes). Ces divers textes énumèrent, les uns et les autres, les mentions qui doivent figurer dans l'offre préalable et dans le contrat. On peut se demander si trop d'information ne tue pas l'information³¹⁸.

On en a un autre exemple à propos de la responsabilité de l'organisateur de croisière où les règles posées par les articles L.48 et L.49 de la loi de 1966 s'opposent à celles posées par l'article 23 de la loi de 1992, avec les difficultés d'interprétation que posent ce conflit de lois.

Ces règles fragmentaires affaiblissent les droits des passagers maritimes. Pour leur assurer une meilleure protection, il faudrait que le législateur leur accorde un statut légal qui régleme de façon spécifique, en tenant compte des impératifs du droit de la consommation, le contrat de transport et la responsabilité du transporteur. Les projets en cours (Règlement CE et Protocole d'Athènes) ne poursuivent pas un objectif aussi ambitieux puisqu'ils limitent les réformes à la responsabilité du transporteur.

³¹⁸ J.Calais et F.Steinmetz, p.59, n°56.

BIBLIOGRAPHIE

Droit maritime :

Ouvrages généraux :

- R. Rodière, Traité général de droit maritime, Affrètements et transports, T.3, Dalloz 1970.
- R.Rodière et E. Du Pontavice, Droit maritime, Précis Dalloz, 12ème éd. 1997.
- P. Veaux-Fournerie et D. Veaux, Transport maritime de passagers et de leurs bagages, Jurisclasseur commercial, Fasc. 1277, 1278 et 1279.
- A. Vialard, Droit maritime, PUF 1997.

Ouvrages particuliers et articles :

- P. Boisson, Politique et droit de la sécurité maritime, Bureau Véritas, 2003.
- P. Bonassies, La responsabilité de l'armateur de croisière, Revue Scapel 1998, p.84.
- Protocole à la convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers, DMF 2003, HS, p.7.
- Colloque « Le transport maritime de passagers : responsabilité et assurances », Compte rendu DMF 1999, p.857.
- I. Corbier, La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité, DMF 2002, p. 403.
- R. Cuisigniez, La réglementation de la sécurité à bord des navires marchands, Infomer, 2004.
- P. Griggs, Le protocole d'Athènes, DMF 2002, p.291.
- IMTM, Dossier la croisière maritime, Annales 1998.
- A. Vialard, L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation, DMF 2002, p.579.

Droit de la consommation :

Ouvrages généraux :

- J. Calais-Auloy et F. Steinmetz, Droit de la consommation, Précis Dalloz, 6ème éd. 2003.
- Lamy droit économique.

Ouvrages particuliers sur les agences de voyages :

- A. Chemel, agence de voyages, Jurisclasseur Responsabilité civile, art. 1382 à 1386, Fasc. 312-1 et 312-2.
- P. Py, Droit du tourisme, Dalloz 2ème éd. 2003.
- Lamy droit du tourisme

Ouvrages particuliers sur le commerce électronique :

- J.M. Bruguière, Commerce électronique et protection du consommateur, Jurisclasseur Commercial, Fasc. 860.

ANNEXES

1- Décision du conseil des communautés européennes concernant la conclusion par la Communauté Européenne du protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages du 24/06/2003.

2- Protocole du 1^{er} Novembre 2002 à la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

3- Conditions de transport de passagers : la méridionale ;

4- Conditions de transport : Corsica Ferries

5- Conditions générales et particulières du Club Méditerranée (croisière).

6- Bulletin d'inscription

8- Présentation d'un billet de passage.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

- L'essor du transport maritime de passagers et ses conséquences p.1
- Les droits des passagers dans le transport maritime : les textes p.4

1ère PARTIE : LE DROIT DES PASSAGERS A UN CONTRAT EQUILIBRE p.9

CHAPITRE 1 : LA PROTECTION PAR L'INFORMATION p.10

SECTION 1 : LES OBLIGATIONS D'INFORMATION DU TRANSPORTEUR p.10

- § 1- L'information des passagers en général p.10
 - I – L'obligation de renseigner p.11
 - 1° Les mentions du billet de passage p.11
 - 2° L'information sur les prestations p.12
 - a) Origine et fondement du texte p.12
 - b) Contenu de l'information p.13
 - 3° L'information sur les prix et conditions de vente p.15
 - 4° La sanction du défaut d'information p.18
 - II- L'obligation de ne pas tromper p.19
 - 1° Les éléments constitutifs du délit de publicité trompeuse p.20
 - a) La notion de publicité p.20
 - b) Le caractère trompeur de la publicité p.21
 - c) L'objet de la publicité p.21
 - d) L'élément moral de la publicité trompeuse p.22
 - 2° La répression de la publicité trompeuse p.23

- § 2 - L'information des passagers dans la croisière p.24
 - I – La loi du 18 Juin 1966 p.24
 - 1° Le contenu du billet de croisière p.25
 - 2° La sanction p.25
 - II – La loi du 13 Juillet 1992 p.26
 - 1° L'information préalable p.26
 - 2° L'information dans le contrat p.27
 - 3° La sanction du défaut d'information p.28
 - a) L'absence d'écrit p.28
 - b) L'omission d'une mention obligatoire p.28

SECTION 2 : LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION	p.29
§ 1- Les documents remis au passager	p.29
I - L'inventaire et la fonction des documents remis au passager	p.30
1° Les documents qui préparent le contrat	p.30
a) Les brochures, tarifs et calendriers de voyage et autres documents publicitaires	p.30
b) Les conditions générales	p.31
2° Les documents qui réalisent le contrat de « vente de voyage »	p.33
a) La formation de « la vente de voyage »	p.33
b) La nature juridique de la vente de voyage	p.36
3° Les documents qui permettent la correcte exécution du contrat	p.38
a) La carte d'embarquement	p.38
b) Le carnet de croisière	p.38
II- La valeur contractuelle des documents remis au passager	p.38
1° La valeur contractuelle des brochures et autres documents publicitaires	p.38
2° Valeur contractuelle des clauses figurent sur un document qui n'est pas signé par le client et qui lui est remis après la conclusion du contrat	p.39
3° Valeur contractuelle des clauses inscrites sur des affiches et des écriteaux apposés dans les lieux de vente	p.40
4° Valeur contractuelle de documents qui ne sont pas signés, mais auxquels le contrat signé fait référence	p.41
§ 2- Les documents transmis par internet	p.42
I- Le formalisme de l'écrit	p.43
1° L'écrit probatoire	p.43
2° L'écrit <i>ad validitatem</i>	p.44
II- La conclusion du contrat par internet	p.44
1° L'offre	p.44
a) La publicité	p.44
b) L'information préalable	p.45
2° L'acceptation	p.47
a) L'expression de l'acceptation	p.47
b) Le moment de la formation du contrat	p.48
3° Le paiement du prix	p.49

CHAPITRE 2 : LA PROTECTION CONTRE LA REMISE EN CAUSE DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS	P.50
SECTION 1 : L'ANNULATION DU CONTRAT	P.50
§ 1- L'annulation par le passager	p.51
I – La demande d'annulation	p.51
II - Le sort du paiement préalable	p.52
1° La distinction arrhes ou acompte	p.53
2° La qualification retenue	p.54
III – L'indemnité d'annulation	p.55
1° Le principe d'indemnisation	p.55
2° L'exonération pour force majeure	p.57
a) Le principe d'exonération	p.57
b) Les aménagements de la force majeure	p.58
§ 2- L'annulation par le vendeur	p.61
I – Les droits du passager dans la loi du 18 Juin 1966	p.61
1° La défaillance est imputable au transporteur	p.61
2° La force majeure	p.61
II – Les droits du passager dans la loi du 13 Juillet 1992	p.62
SECTION 2 : LES MODIFICATIONS DU CONTRAT PAR LE VENDEUR	p.64
§ 1- La modification du contrat avant le départ	p.64
§ 2- La modification du contrat après le départ	p.65
I- La responsabilité dans le transport simple	p.66
II- La responsabilité dans la croisière	p.67
1° L'article 48 de la loi du 18 Juin 1966	p.67
2° L'article 23 de la loi du 13 Juillet 1992	p.68
3° Le conflit entre l'article 48 et l'article 23	p.69
2ème PARTIE - LE DROIT DES PASSAGERS A LA SECURITE	p.72
CHAPITRE 1 - LES MESURES PREVENTIVES	p.74
SECTION 1 : L'ETABLISSEMENT DES NORMES DE SECURITE MARITIME	p.74
§ 1- La réglementation	p.74
I - La convention SOLAS	p.75
II - L'accord de Stockholm	p.75

III - Les directives européennes	p.76
§ 2- Le contenu des normes de sécurité	p.77
I - La protection contre l'invasion par l'eau de mer	p.77
1° Le compartimentage	p.77
2° Les portes avant et arrière du navire	p.78
3° La ligne de charge (le chargement maximum du navire)	p.79
II - La protection contre l'incendie	p.79
III - Le dispositif de sauvetage	p.80
1° Les équipements	p.80
2° L'évacuation des passagers en cas d'accident	p.81
IV- Les engins à grande vitesse (NGV)	p.81
SECTION 2 : L'APPLICATION ET LE CONTROLE DES NORMES DE SECURITE MARITIME	p.82
§ 1- Les modalités de contrôle	p.82
§ 2- Les organes de contrôle	p.83
I - Le contrôle par l'Etat du pavillon	p.83
II- Le contrôle par l'Etat du port	p.84
SECTION 3 : LES SANCTIONS PENALES DU DEFAUT DE SECURITE	p.85
CHAPITRE 2 - LA REPARATION DES DOMMAGES CORPORELS CAUSES EN CAS D'ACCIDENT	p.87
SECTION 1 : LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE PERSONNES DANS LE DROIT FRANÇAIS ACTUEL	p.88
§1- Les conditions de la responsabilité du transporteur (en cas de dommages corporels)	p.88
I- Les éléments généraux de la responsabilité du transporteur	p.88
1° Les accidents individuels : la faute du transporteur doit être prouvée	p.89
2° Les accidents collectifs : la faute du transporteur est présumée	p.92
a) Que faut-il entendre par « sinistre majeur » ?	p.93
b) A quelles conditions le transporteur peut-il s'exonérer ?	p.94
II - La responsabilité des organisateurs de croisières	p.94
1° L'article 49 de la loi du 18 Juin 1966	p.95

2° L'article 23 de la loi du 13 Juillet 1992	p.97
3° Le conflit entre les articles 49 et 23	p.97
§2- La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur	p.99
I – L'action en réparation	p.99
1° Les parties à l'action	p.99
a) Le demandeur	p.100
b) Le défendeur	p.101
2° Le tribunal compétent	p.102
a) Le fait dommageable est purement civil	p.102
b) Le fait dommageable constitue une infraction	p.103
3° La prescription	p.104
II – La réparation du dommage	p.104
1° Les limites à la réparation	p.104
a) Limitation individuelle de responsabilité	p.104
b) Limitation globale de responsabilité	p.105
2° La déchéance pour dol ou faute inexcusable du transporteur	p.106
 SECTION 2 : L'AVENIR DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE PERSONNES	 p.109
§1- La remise en cause du fondement de la responsabilité du transporteur : d'une responsabilité fondée sur la faute à une responsabilité de plein droit	p.111
I - Les propositions de la Commission européenne	p.111
1° Le modèle du droit aérien	p.111
2° Son adaptation au secteur maritime	p.112
II - Le Protocole d'Athènes	p.113
 § 2- L'augmentation des plafonds de responsabilité	p.114
I - Les thèses en présence	p.115
II - Le maintien du système du plafonnement révisé:	p.116
 CONCLUSION	 p.119
 BIBLIOGRAPHIE	 p.120
 TABLE DES MATIERES	 p.122