

Pr. Cécile Legros, Ph. D., Normandy University (Rouen – France)
Normandie Univ, UNIROUEN, CUREJ, 76000 Rouen, France
Directrice scientifique de l'Institut du droit international des transports (IDIT)

PRE PRINT

Publication : *Transport maritime de passagers, ou les méandres de l'affaire du Costa Concordia*, Rev. crit. DIP 2013/3, pp. 395-423.

A propos de l'affaire du Costa Concordia : les méandres des sources applicables à la responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers par voie maritime (qu'apporte le Règlement « accidents maritimes » du 23 avril 2009 ?)

CECILE LEGROS
Professeur à l'Université de Rouen

Résumé

La dramatique affaire du Costa Concordia nous invite à réfléchir sur le régime applicable à la réparation des dommages subis par des passagers de croisière ou de transport maritime lorsque le contrat qu'ils ont conclu est de nature internationale. Dans ce domaine, les sources sont très variées tant au plan des règles de conflits que des règles substantielles. L'identification de la source applicable - convention internationale, règlement européen, ou règle de source interne désignée via un mécanisme conflictuel - se révèle ainsi particulièrement complexe. L'entrée en vigueur en décembre 2012 du règlement « accident maritime » est susceptible, du moins dans l'Union européenne, de clarifier ce régime. Ce règlement uniformise les régimes de responsabilité, non seulement des transports transfrontaliers présentant des liens avec l'Union européenne, mais aussi de certains transports intérieurs. Les dispositions qu'il contient sont de nature à améliorer les droits des passagers sans pour autant leur permettre d'accéder à un régime de protection digne d'un véritable droit de la consommation.

Summary

The tragic affair of the Costa Concordia wreck incites us to study the regime applicable to compensation of damages suffered by passengers of a cruise or a maritime transport, especially when the situation is international. In this field, potentially applicable rules are numerous, conflictual as well as substantial. Thus, identifying the relevant source - international convention, european Regulation, or domestic rule applicable through a conflictual mechanism - is quite complex. The entry into force in december 2012 of a new european Regulation on maritime accidents may change the deal. This Regulation uniformizes the liability regime of the carrier, not only of transports linked with EU, but also of certain domestic transports. Its provisions aim to improve passengers' rights without however enabling them to access to a protectory regime consistent with consumer law .

1. Le naufrage du navire de croisière *Costa Concordia* survenu en janvier 2012 au large de la Toscane a ému la communauté européenne. Après avoir heurté un récif, le navire a été échoué volontairement afin d'éviter qu'il ne coule. Trente deux morts (sur les 4 229 personnes à son bord, dont 3 206 passagers et 1 023 membres d'équipage), parmi lesquels deux français et deux disparus sont à déplorer. Le comportement du Capitaine, celui de l'équipage lors de l'évacuation, ainsi que les possibles manquements de la compagnie Costa Croisières ont conduit à des poursuites judiciaires au plan pénal¹. Au delà, se pose la question de

¹ Plusieurs plaintes ont été déposées en particulier Italie. Le tribunal de Grosseto (Toscane) a commencé en octobre dernier ses audiences techniques, en présence du commandant du Costa Concordia, pour établir les responsabilités dans le naufrage du paquebot. La société-mère de Costa Croisières, Carnival

l'indemnisation au plan civil des victimes. La compagnie Costa Croisières a dans un premier temps proposé aux victimes – à l'exception des blessés et des décédés - un dédommagement forfaitaire de 11 000 euros². Certaines ont accepté cette transaction. Au mois de mai 2012, la principale association de victimes françaises, regroupant 235 personnes, a obtenu un accord leur faisant bénéficier d'une avance de 9 000 euros chacune, dans l'attente de l'évaluation individuelle de leur préjudice. Cet accord n'emporte pas renonciation à leur droit d'agir en justice. Il faudra donc attendre cette évaluation pour que des propositions satisfaisantes soient faites aux victimes, faute de quoi celle-ci seront probablement contraintes de saisir la justice. Mais il est plus vraisemblable qu'une transaction soit finalement conclue sur les intérêts civils, ce qui se justifie, entre autres, par la complexité de la matière.

2. La croisière en Méditerranée au départ et à destination de Savone (Italie), passait par la France (Marseille) et l'Espagne (Barcelone, Palma de Majorque). Son caractère international était alors évident³. S'agissant d'un contentieux international, se pose la question traditionnelle de l'identification du juge et de la loi applicable à ce litige. Si l'on restreint cette interrogation à la matière contractuelle – les victimes ayant vraisemblablement contracté en vue de cette croisière – il convient d'identifier les sources du droit international susceptibles de s'appliquer.

3. Au préalable une difficulté de qualification doit toutefois être résolue. Le droit maritime français notamment distingue en effet le contrat de transport maritime de passagers appelé «contrat de passage» régi par le code des transports⁴, dont l'objet se limite à un simple déplacement sans autre prestations de services, et le « forfait touristique », régi par le Code du tourisme⁵, dans lequel le déplacement n'est que l'une des prestations susceptibles d'être offertes au passager⁶. Ainsi, en droit interne le régime de la croisière maritime est distinct de celui du transport maritime de passager. Au plan international, la distinction est moins claire. Nous aurions pu, au regard de l'affaire Costa, limiter notre propos au régime international des croisières maritimes. Il nous a semblé toutefois utile d'aborder également celui contrat de transport maritime de passagers car cette réglementation spéciale est généralement assez mal connue.

Corporation & plc, fait l'objet d'une "class action" devant le Tribunal de Miami, à laquelle se sont jointes des victimes françaises. En France, plusieurs associations de défense des victimes se sont constituées. La Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (Fenvac) a également été saisie de l'affaire par des victimes françaises. Les plaintes déposées en France ont été regroupées devant les juridictions parisiennes, dans un souci de bonne administration de la justice. On peut d'ailleurs se demander si les juridictions françaises pourraient être compétentes à cet égard. Sur cette question, v. P. Bonassies, «Sinistre du Concordia, droit de la mer et problèmes de compétence judiciaire pour les victimes françaises», *DMF* 2012 - n°735 du 04/2012, p. 341 ss.

² Cette offre a fait l'objet d'une saisine du juge des référés du lieu de localisation de la succursale immatriculée en France de la société Costa, par la FENVAC et des victimes. Une ordonnance de référé rendue par le Tribunal de grande instance de Nanterre (TGI Nanterre, ord. réf., 13 févr. 2012, RG no 12/00424, *Gaz.Pal.*, 19 avril 2012 n° 110, P. 16, note C. Lienhard) reportant le délai de réflexion des victimes en vue de l'acceptation de la transaction proposée a été confirmée en appel (Cour d'appel de Versailles, Chambre 14, 9 Mai 2012, N° 12/01261).

³ Le critère du franchissement de frontière est le plus répandu pour caractériser le caractère international du contrat en droit des transports.

⁴ Article L5421-1 du Code des transports.

⁵ Articles L. 212-2 et s. du Code du tourisme. Codification issue de la loi du 13 juillet 1992, transposant la directive n°90/314 du 16 juin 1990 ; loi modifiée par la loi n°2009-888 du 22 juillet 2009.

⁶ Cette distinction a été clarifiée par l'abrogation des dispositions relatives aux organisateurs de croisières, V. *infra* n°45.

4. Dans l'hypothèse d'une action en justice en responsabilité contractuelle à l'égard d'un transporteur maritime, la première étape consiste à identifier le juge compétent⁷, ce qui conduit ensuite à en déduire les règles de fond applicables, en faisant le cas échéant un détour par la méthode conflictuelle.

Le phénomène de mondialisation du droit résulte d'une diversification des "lieux de fabrication du droit"⁸. Cette diversité des sources entraîne inévitablement un enchevêtrement et des interactions entre ces différentes sources de nature et au contenu variables⁹. Le droit des transports, qui régit une activité essentiellement internationale, n'échappe pas à ce phénomène. En la matière, l'identification des règles de conflits de juridictions (I), comme des règles de fond (II), est particulièrement complexe en raison la diversité des sources applicables, sources d'ailleurs en constante évolution.

I. Les règles de conflits de juridiction applicables au contrat de transport maritime de passagers ou au contrat de croisière

5. S'agissant des règles de conflits de juridictions, trois types de source sont susceptibles de contenir des règles de compétence. Il s'agit tout d'abord des sources conventionnelles (1). En matière de transport international, la plupart des conventions relatives au transport de marchandises comme de passagers comportent en effet de telles règles¹⁰. Il s'agit ensuite des sources européennes, en particulier le Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 dit "Bruxelles I"¹¹, dans l'attente de l'entrée en application du règlement 1215/2012 destiné à le remplacer,

⁷ Nous n'évoquons ici que les règles de compétence en matière civile, étant entendu que si les actions se placent également au plan pénal, la compétence pénale l'emporte généralement (mais cela dépend des systèmes juridiques) sur la compétence civile dès lors que les demandeurs peuvent saisir le juge pénal de la question de l'indemnisation des préjudices civils. En France la compétence du juge pénal fait l'objet de règles concurrentes entre le juge de droit commun et les juges spécialisés en matière d'accidents collectifs mis en place par la loi n°2011-1862 du 13 décembre 2011 : V. à ce sujet, A. Gallois, « Les juridictions pénales spécialisées en matière d'accidents collectifs », *Procédures* n° 10, Octobre 2011, alerte 46 ; T. Potaskin, « La poursuite du processus de spécialisation de la justice pénale », *D.*2012.452 ; au plan de la compétence pénale internationale, deux convention semblent être applicables : la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation) et la convention sur le droit de la mer (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay le 10 décembre 1982). V. en ce sens : P. Bonassies, « Sinistre du Concordia, ... », *op. cit.* n°, p.315.

⁸ J.-S. Bergé et M. Forteau, *Interactions du droit international et européen*, J.D.I. (Clunet) n°3/2009, chron. 4, p.905.

⁹ Sur l'étude de ces phénomènes. V. not. M. Delmas-Marty, *Trois défis pour un droit mondial*, éd. Seuil 1998 ; *Les forces imaginantes du droit*, t. 1 ; *Le relatif et l'universel*, t. 2 ; *Le pluralisme ordonné*, t. 3 ; *La refondation des pouvoirs*, éd. Seuil 2004, 2006 et 2007. – C. Kessedjian et E. Loquin (ss. la dir.), *La mondialisation du droit*, Litec, 2000. ; *La mondialisation entre illusion et utopie*, Archives de Philosophie du Droit : Dalloz, 2003, t. 47. – J.-B. Auby, *La globalisation, le droit et l'État*, Montchrestien, 2003.; J. Basedow et T. Kono (ss la dir.), *Legal aspects of Globalization*, Kluwer Law International, 2000. – F. Ost et M. van de Kerchove, *De la pyramide au réseau ? Pour une théorie dialectique du droit*, Bruxelles, 2002; «Interactions du droit international et européen», chronique au J.D.I. depuis 2009.

¹⁰ C. Legros, « Compétence juridictionnelle : les conflits de normes en matière de contrats de transport internationaux », *JDI*, n°3/2007, p.799 et n°4/2007, p.1081.

¹¹ Règlement n°44/2001 du 22 décembre 2000, JORF du 4 déc. 2009 ; refondu en 2012 : Règlement (UE) n°1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, JOUE L 351/1 du 20.12.2012. ce nouveau texte rentra pour l'essentiel en application le 10 janvier 2015.

ce dernier n'apportant pas d'innovations majeures sur les questions ici abordées (2). Il s'agit enfin, à défaut d'applicabilité de ce règlement, des sources internes, à supposer que l'une des victimes envisage de saisir le juge français¹².

1. Sources conventionnelles

6. En matière de transport international par voie maritime, deux sources ont vocation à déterminer la juridiction compétente : une source générale, la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage) et une convention spéciale, la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, du 13 décembre 1974. Selon les principes classiques de résolution des conflits de conventions¹³, la convention « spéciale », dont le champ d'application est plus proche de celui de l'affaire en cause, l'emporte sur la convention plus « générale », au nom du principe *specialia generalibus derogant*. Ainsi, la convention d'Athènes devrait primer sur la Convention de Bruxelles. Cependant, son champ d'application étant réduit, un certain nombre de contentieux restent de la compétence de la Convention de Bruxelles, ou du règlement de Bruxelles I. Notamment, dans l'affaire Costa, rares sont les litiges qui tomberont dans l'escarcelle de la convention d'Athènes.

• La convention de Bruxelles de 1952

7. Contrairement à son intitulé, la convention ne régit pas uniquement les abordages. L'article 4 énonce en effet que « La présente convention s'étend aux actions tendant à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage »¹⁴. La convention pourrait donc déterminer la compétence relativement aux actions en responsabilité intentées contre la compagnie ou le capitaine. Cependant, l'article 6 exclut de son champ d'application « les actions nées du contrat de transport ou de tout autre contrat », ce qui semble évincer les actions en responsabilité civile contractuelle fondées sur un contrat de transport de passagers ou un contrat de croisière. Les actions intentées par les ayants-cause d'une victime décédée tendant à l'obtention de la réparation de leur préjudice personnel (préjudice par « ricochet »), de nature délictuelle, pourraient en revanche être soumises à cette convention. Tel n'est pas le cas des actions en réparation du préjudice personnellement subi par l'auteur, du moins en l'état actuel de la jurisprudence française qui considère désormais que ces actions sont de nature contractuelle¹⁵.

8. La convention offre une option aux victimes ou à leurs ayants-droit entre le tribunal de la résidence habituelle du défendeur, le tribunal de la saisie du navire en cause ou d'un navire de la même flotte et enfin le tribunal du lieu de l'abordage ou autre événement de mer (art. 1^{er}), sauf clause dérogatoire de compétence (art. 2).

¹² Nous ne développerons cependant pas ici ces règles, le droit de l'Union ayant vraisemblablement vocation à s'appliquer en l'espèce.

¹³ F. Majoros, *Les conventions internationales en matière de droit privé, I. Abrégé théorique et pratique, 2. Partie spéciale : le droit des conflits de conventions*, Pedone, 1976 et 1980. – V. également plus récemment C. Brière, *Les conflits de conventions internationales en droit privé*, LGDJ 2001. – D. Bureau, « Les conflits de conventions », *Trav. comité fr. DIP*, Pedone, 2001, p. 201.

¹⁴ Souligné par nous.

¹⁵ Civ. 1^{re}, 28 octobre 2003, D.2004.233, note Ph. Delebecque ; *RTD civ.* 2004.96, obs. Jourdain.

Ces chefs de compétence ne sont pas très favorables aux victimes, sauf à ce qu'elles fassent saisir un *sister ship* du navire dans un port de leur Etat de résidence, ce qui semble bien compliqué, même si ce type de pratique est fréquent en droit maritime. Le professeur Bonassies envisage la possibilité d'écarter cette convention en invoquant sa « caducité relative ou partielle », en particulier dans un contentieux intra-européen, au regard des textes européens adoptés depuis en matière de compétence¹⁶. En effet, les textes européens comportent des règles spéciales de compétence, notamment celles protectrices des consommateurs¹⁷. Plutôt qu'une forme de caducité, l'application du droit de l'Union pourrait se fonder sur le caractère plus spécial de la règle européenne. Mais l'article 15 du règlement Bruxelles I ne vise que les « contrats conclus par les consommateurs » de sorte qu'il ne régit pas les actions extra-contractuelles.

9. Il suffirait donc pour échapper à cette convention que l'action puisse être rattachée à un contrat, ce qui conduirait à l'application de la Convention d'Athènes ou du règlement Bruxelles I.

• La convention d'Athènes

10. Au plan des conflits de sources, les règles de compétence de l'article 17 de la convention supplantent les règles de conflits de juridictions européennes¹⁸. L'article 71 du règlement Bruxelles I laisse en effet primer les « conventions auxquelles les Etats membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire ». Mais pour que ces règles de compétence conventionnelles soient applicables, il faut que la convention elle-même le soit.

11. Il convient dès lors d'examiner le champ d'application matériel et spatial de cette convention. Pour ce qui est du champ d'application matériel, l'article 2 paragraphe 1 vise « tout transport international », l'article premier (Définitions), en son paragraphe 9 définissant cette expression de la manière suivante : « tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situé dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat ». Il résulte de ces dispositions d'une part, qu'un voyage au départ et à destination d'un même Etat (en l'espèce l'Italie) comportant des escales dans d'autres Etats (en l'espèce : Marseille - Barcelone - Palma de Majorque) est bien un transport international au sens de ce texte. Ces dispositions n'exigent en effet pas à ce stade que les Etats concernés soient des Etats parties à la convention. D'autre part, le « contrat de transport » y est défini par l'article premier § 2 comme un « contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages ». Au plan du champ d'application matériel, on peut s'interroger sur le point de savoir si un contrat de croisière, comportant à côté du déplacement maritime, d'autres prestations telles que l'hébergement, la restauration, l'animation et les escales avec guide touristique, est susceptible d'être couvert par ce texte. La formulation large adoptée par la convention paraît englober tous les types de contrats pourvu qu'y

¹⁶ P. Bonassies, *op. cit.*, spéc. p. 317 ss.

¹⁷ V. *infra* n°16 ss.

¹⁸ Cass. 1^{re} civ., 3 juin 1981, *JDI* 1983, p. 398, obs. D. Holleaux ; *BT* 1981, 431 - CJCE, 6 déc. 1994, *Tatry*, aff. C-406/92, *Rec.* 1994, I, p. 5439, concl. G. Tesaurò ; *cette Revue* 1995, p. 588, note E. Tichadou ; *JDI* 1995, p. 469, note A. Huet ; *Europe* 1995, comm. 83 - CJCE, 28 oct. 2004, aff. C-148/03, *D.* 2005, jurispr. p. 547, note C. Brière ; *D.* 2005, pan. n° 15, p. 1263, obs. H. Chanteloup ; *JCP E* 2005, I, 1360, p. 1928, obs. C. Legros.

soient inclus un déplacement de personne par voie maritime et notamment les contrats de croisière ou autres contrats à forfait. *A contrario*, aucune de ces prestations accessoires n'étant mentionnée dans le texte, on pourrait au contraire en déduire que ce type de contrat est exclu du champ d'application matériel de ce texte qui ne vise que le déplacement de personnes *stricto sensu*, et accessoirement celui des bagages et véhicule du passager¹⁹. Cet instrument viserait donc essentiellement les déplacements en car-ferry entre deux Etats. Les contrats de croisière ne relèveraient pas de cette convention. Certains auteurs semblent néanmoins penser que si l'événement à l'origine du dommage a eu lieu au cours du transport maritime, la convention est applicable²⁰. La plupart des compagnies de croisière mentionnent d'ailleurs cette convention dans leurs conditions générales, ce qui ne constitue pas pour autant une réponse à la question, la convention pouvant sans doute être choisie aux termes d'une *clause Paramount*. Pour notre part, il nous semble que malgré le silence du texte à cet égard, la convention couvre les hypothèses de mise en cause de la responsabilité du transporteur lorsque le dommage a eu lieu en mer ou à cause d'un événement maritime, y compris dans le cadre d'une croisière.

12. Le Champ d'application spatial de la convention est défini à l'article 2§1 selon lequel « la présente Convention s'applique à tout transport international lorsque: (a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou (b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou (c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention. Au regard de cette disposition, on peut se demander si la convention était applicable à l'affaire Costa. Le navire bat pavillon italien²¹, mais l'Italie n'est pas partie à la convention de sorte que l'applicabilité du texte ne peut être fondée sur le paragraphe (a). Ni du reste sur le paragraphe (c) puisque la croisière « en boucle » était au départ et à l'arrivée de Savone en Italie. A l'égard de certains passagers toutefois, la convention pourrait être applicable à ce titre. En effet, certains passagers avaient embarqué à Barcelone²². Par contre, en fonction des circonstances de conclusion du contrat, la convention pourrait être applicable au titre du § (b) dans l'hypothèse où le contrat liant le passager et la compagnie aurait été conclu dans un Etat partie à la convention. Par exemple un passager qui aurait fait l'acquisition de son voyage via une agence Costa en Espagne pourrait revendiquer l'application de cette convention. Pour ce qui est des passagers résidant en France c'est plus improbable puisque ni la France, ni l'Italie ne sont partie à cette convention.

13. Aux termes de l'article 17, seules les clauses dérogatoires de compétence conclues postérieurement à la naissance du dommage sont valables (§ 2). A défaut, le paragraphe premier offre un large choix de fors au demandeur, à condition que

¹⁹ En ce sens : J.-P. Beraudo, «Le Règlement (CE) du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale», *JDI* n°4/2001, p. 1033 et s., spéc. n°30, p. 1055 ; implicitement : P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2^e éd. 2010, n°1263, p. 812 s.

²⁰ F. Berlingeri, «Le contrat de croisière en droit italien et la responsabilité du transporteur en cas d'accident», *DMF* 2012 - n°735 du 04/2012, p. 301 ; Ch. Scapel, «Le droit positif de la croisière maritime en France», *DMF* 2012, n°735 du 04/2012, p. 306.

²¹ Il était immatriculé à Gènes.

²² La convention est ratifiée par les Etats européens suivants : Belgique, Grèce, Irlande, Luxembourg, Pologne, Royaume-Uni, Espagne, Suisse. Voir la liste des ratifications (environ 35) : http://www.eda.admin.ch/eda/fr/home/topics/intla/intrea/dbstv/data39/e_19740339.html.

le juge relève d'un Etat partie à la convention : résidence habituelle ou principal établissement du défendeur (a); tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport (b); tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci (c); tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat. Dans l'hypothèse de notre affaire, ces différents chefs de compétence sont plutôt défavorables au demandeur-consommateur qui pourra rarement saisir les juridictions de son propre domicile, sauf s'il réside dans un Etat partie et que le voyage a commencé dans cet Etat (b : lieu de départ) ; ou si le transporteur a un établissement dans l'Etat-partie de résidence du passager (c) ; ou encore que le contrat y a été conclu (d). La formule du paragraphe (c), qui ne semble exiger que l'existence « d'un siège » du défendeur dans l'Etat du passager, est ambiguë. On peut hésiter entre la nécessité que le défendeur ait son siège social dans cet Etat, ou bien le fait que l'expression vise « un » siège, sous-entendu parmi d'autres. Il nous semble que l'expression « siège de son activité » doit être prise dans un sens large incluant tout établissement, y compris sans personnalité morale. Cette disposition n'a donné lieu à aucune jurisprudence de sorte que son interprétation est incertaine. Si l'on retient une interprétation extensive, il suffirait que la compagnie possède une succursale dans l'Etat du passager pour permettre le *forum actoris*²³. Cette disposition apparaît alors très favorable au passager, à condition toutefois que l'Etat du passager soit partie à la convention, ce qui est tout de même assez rare en pratique. Prenons l'exemple d'une personne domiciliée en France qui a conclu par Internet un contrat avec une agence de voyage italienne en vue d'une croisière de Savone à Savone, le transporteur étant établi en Italie. Elle ne pourra pas saisir les juridictions françaises car la France n'est pas partie à la convention.

14. Au vu des conditions d'application de cette convention et du nombre relativement limité de ratifications dont elle a fait l'objet, la détermination de la compétence juridictionnelle en matière civile échappera souvent à ce texte ; dès lors il nous faut dans un second temps nous intéresser au droit européen.

2. Sources européennes: le règlement "Bruxelles I"

15. La détermination de la compétence juridictionnelle en matière d'action en responsabilité civile relève du Règlement "Bruxelles I", applicable dès lors que le défendeur est établi dans l'Union européenne (art. 2) ou lorsqu'une clause attributive de juridiction donne compétence à une juridiction d'un Etat membre (art. 23 et 24). Dans notre affaire, le transporteur - la société Costa Croisières - étant établi en Italie, la détermination du juge compétent relève en principe de cet instrument²⁴. À l'égard de la société-mère Carnival, établie en Floride, le règlement n'est par contre pas applicable²⁵. On pourrait s'interroger sur la possibilité d'utiliser ici les règles de compétence dérivée. L'article 6-1° qui permet d'attirer un co-défendeur devant la même juridiction ne peut cependant être invoqué à l'égard

²³ A noter, qu'à la différence d'autres conventions internationales relatives au contrat de transport, le texte n'exige pas dans cette hypothèse que le contrat ait été conclu via ce « siège » : V. Cass. com. 18 nov. 2012, *cette Revue*, 2012, p. 607, note C. Legros.

²⁴ Sauf à ce qu'une convention internationale (ou un règlement) comportant des règles spéciales de compétence soit applicable au litige; V. *supra* n° 6 ss.

²⁵ L'action de groupe intentée en Floride vient récemment d'être rejetée sur le fondement du *forum non conveniens* : *United States district court, southern district of Florida, 25/09/12, case n°12-21680-CIV-Rosenbaum v. Seltzer* <http://www.americanmaritimecases.com/assets/SDFla/Costa-Concordia2.pdf>.

d'un co-défendeur établi en dehors de l'Union²⁶. A son égard, la compétence juridictionnelle relève du droit commun. Or, même si en droit français l'article 42 alinéa 2 du Code de procédure civile étendu à l'ordre international autorise en principe une telle prorogation de compétence²⁷, le jeu de cet article est exclu dès lors que le litige entre dans le champ d'application des textes européens²⁸. Il en est de même de l'article 6-2° relatif à la demande en garantie ou en intervention²⁹. Cette disposition n'exige certes pas que le juge saisi à titre principal le soit sur le fondement d'un règle de compétence du règlement³⁰, mais elle vise elle aussi exclusivement les personnes domiciliées dans un autre Etat de l'Union, et non dans un Etat tiers.

16. Pour identifier, parmi les différentes règles de compétence prévues dans le règlement, celle qui a vocation à s'appliquer, il convient tout d'abord de qualifier le contrat litigieux. En effet, le texte prévoit des règles spéciales à l'égard des contrats conclus par des consommateurs. En l'espèce, s'agissant d'une croisière touristique, il est vraisemblable que la plupart des contrats avaient été conclus à des fins non professionnelles. L'article 15³¹, paragraphe 1, du règlement donne ainsi une définition du consommateur, du reste commune à plusieurs instruments européens. Celui-ci doit agir pour *un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle*. Les contrats de transport de personnes sont toutefois exclus du champ d'application de cette disposition (Art. 15§3), sous réserve des contrats dits "à forfait" qui «pour un prix forfaitaire combinent voyage et hébergement» lesquels sont couverts par ces règles protectrices de la partie faible. Si l'on suit la jurisprudence de la Cour de justice en la matière rendue sous l'empire de la convention de Bruxelles³², le contrat de croisière maritime conclu par un consommateur, est régi par l'article 15 dès lors qu'il inclut non seulement le déplacement de la personne mais aussi "le gîte et le couvert". Une hésitation est cependant permise à l'égard des prestations complexes qui combinent un déplacement et une prestation autre qu'un hébergement, par exemple la fourniture d'un guide touristique en excursion³³. L'adoption d'une interprétation plutôt restrictive, pourrait faire échapper ce type de contrats à l'article 15. La Cour de justice n'a pas eu l'occasion de donner une interprétation sur ce point. Mais pour bénéficier de ces règles protectrices, encore faut-il que le contrat ait été conclu dans certaines conditions. En effet, si le règlement a largement étendu le domaine de la protection du consommateur par rapport à la Convention de Bruxelles de 1968 son ancêtre, il n'en reste pas moins que la protection est subordonnée au fait que le professionnel "exerce son activité dans l'Etat membre où le consommateur a son domicile", ou "dirige son activité, par tous moyens, vers l'Etat du

²⁶ Paris, 25 avr. 1979, *Gaz. Pal.* 1980, 1, somm. 85 ; C.J.C.E. 27 oct. 1998, *La Réunion Européenne*, aff. C-51/97 ; Orléans, 14 déc. 2007, cette *Revue*, 311, note H. Gaudemet-Tallon .

²⁷ Civ. Ire, 14 mars 2006, *Bull. civ. I*, n°49 ; RJ com. 2007, 200, obs. Marmisse-d'Abadie d'Arrast.

²⁸ Civ. Ire, 27 avril 1994, *Bull. civ. I*, n°55.

²⁹ Sur cette notion, V. H. Gaudemet-Tallon, *Compétence et exécution des jugements en Europe*, 4^e éd., LGDJ, n° 249, p.259.

³⁰ H. Gaudemet-Tallon, *op. cit.*, n° 250, p.260 ; Paris, 22 fév. 1990, *JDI* 1991, 152, obs. A. Huet ; Grenoble, 29 avr. 1999, *JCP* 2001.IV.1466.

³¹ Les articles 17 à 19 du règlement refondu en 2012 (n°1215/2012) qui régissent désormais le ct de consommation n'apportent aucune modification sur ces points.

³² CJUE, 7 déc. 2010, aff. C-585/08, *Pammer*, JOUE C 44 du 21 fév. 2009 (question préjudicielle), cette *Revue*, p. 414, note O. Cachard : à propos d'un voyage en cargo, la Cour estime que le voyage comprenant également le logement, pour un prix forfaitaire, et qu'il excédait vingt-quatre heures, il relève de la définition du voyage à forfait au sens de l'article 2, point 1, de la directive 90/314/CEE, et donc de l'article 15, paragraphe 3, du règlement (CE) N° 44/2001.

³³ J.-P. Beraudo, *op. cit.*, spéc. n°30, p. 1054.

consommateur" (art. 15, § 1, c). Cette dernière formule vise clairement à inclure dans le champ d'application de la protection les contrats conclus via Internet.

17. En l'espèce, tout dépendra de la manière dont ont été achetés les voyages. S'ils ont été achetés physiquement par les passagers auprès d'une agence de voyage établie dans l'Union, nul doute que la protection fournie par l'article 15 leur sera accordée. S'ils ont fait l'acquisition de forfaits via Internet, il faudra rechercher les indices qui permettent de déduire la volonté du professionnel d'offrir ses services dans l'Etat du consommateur. A cet égard, la Cour de justice a eu l'occasion d'interpréter cette expression dans l'arrêt *Pammer*. Interrogée sur le point de savoir d'une part, selon quels critères on pouvait considérer qu'un commerçant disposant d'un site internet dirigeait ses activités vers un autre Etat membre, et d'autre part, s'il suffisait que le site internet soit accessible aux consommateurs domiciliés dans cet Etat membre, la Cour répond, que le seul fait que le site internet soit accessible ne suffit pas à établir que le professionnel dirige ses activités vers l'Etat du consommateur. Il faut donc prouver une manifestation de volonté « d'établir des relations commerciales avec les consommateurs d'un ou plusieurs autres Etats membres » (pt 75 de l'arrêt). Pour ce faire, il est nécessaire de rechercher des indices démontrant une telle volonté, tel que le référencement dans un moteur de recherches spécialisé, la description d'itinéraires à partir d'autres Etats membres, ou encore la langue et la monnaie. Si de tels indices sont établis, le consommateur bénéficiera des règles dérogatoires. Les passagers domiciliés en Europe et ayant réservé leur voyage via un site accessible de leur domicile bénéficieront en général de ces dispositions.

18. Le régime qui découle de l'applicabilité des articles 15 à 17 est un régime protecteur de la partie faible. Au premier chef, les clauses attributives de juridiction ne sont valables que pour autant qu'elles aient été conclues après la naissance du litige, ou dans l'hypothèses de clauses contenues dans le contrat, que si la clause permet, au bénéfice exclusif du consommateur, de saisir alternativement au choix de ce dernier, soit un tribunal de l'Etat de son propre domicile, soit de celui du domicile du professionnel³⁴, ou encore un autre tribunal (article 17). Une limite à cette règle est toutefois posée par l'article 17, §3 qui vise les hypothèses où au moment de la conclusion du contrat, le consommateur et le professionnel ont leur domicile ou leur résidence habituelle dans le même Etat. Dans ce cas, il est possible de désigner les juridictions de cet Etat, sous réserve que la loi de cet Etat n'interdise pas de telles clauses. Cette disposition évite ainsi au professionnel d'aller plaider à l'étranger. Elle peut toutefois se révéler assez défavorable au consommateur. En droit français, dans la mesure où l'article 48 du Code de procédure civile exige, à peine de nullité, que les clauses attributives de juridiction soient stipulées exclusivement entre commerçants, il est vraisemblable que le jeu de l'article 17, §3 sera mis en échec à l'égard des consommateurs domiciliés en France³⁵. A défaut de clause, le consommateur demandeur peut saisir à son choix les juridictions de l'Etat de son propre domicile ou de celui du domicile du professionnel³⁶, y compris de l'Etat où ce dernier possède une succursale, agence ou autre établissement (art. 15, § 2).

19. A supposer que les conditions de la protection du passager-consommateur ne soient pas réunies (contrat conclu via internet à partir d'un site en principe inaccessible dans l'Etat du consommateur, ce qui est dans notre cas une hypothèse

³⁴ Ces deux premiers chefs de compétence correspondant aux fors à défaut de choix.

³⁵ J.-P. Beraudo, *op. cit.*, spéc. n°34, p. 1057.

³⁶ Ce dernier ne pouvant quant à lui que saisir les juridictions de l'Etat du consommateur.

d'école assez improbable), ou contrat de transport « pur », la compétence juridictionnelle serait alors régie par les règles générales du règlement, à savoir, l'article 23 pour les clauses attributives de juridiction et l'article 5-1° (b), à défaut. Cette dernière disposition donne compétence, en matière de contrats de prestations de service au lieu d'exécution (prévu ou effectif) de la prestation de service. Or, le transport est au sens de ce texte une prestation de service tant en matière de transport de passagers que de marchandises³⁷. Si l'on transpose la jurisprudence *Rheder* à notre espèce, le passager pourrait vraisemblablement saisir le juge du lieu de départ ou celui d'arrivée, ce qui correspond ici au même juge, le juge italien compétent dans le ressort de Savone³⁸. Si le contrat est au contraire est « contrat de croisière » et non un simple contrat de transport, le lieu d'exécution est plus difficilement identifiable puisque par hypothèse, les services sont rendus à bord, notamment pendant le voyage maritime. Néanmoins, il nous semble aussi qu'eu égard au souci de faciliter l'accès à la justice au passager, la jurisprudence *Rheder* pourrait également avoir à s'appliquer. On pourrait aussi admettre que soit compétent le juge du lieu de l'organisation du voyage, lieu qui correspond au lieu d'exécution des prestations d'organisation, par exemple par une agence de voyages. Mais si le contrat a été conclu via Internet, les services d'organisation pourront être considérés comme ayant été effectués « en ligne » de sorte que l'article 5-1° (b) semble difficilement applicable³⁹.

20. Les règles de compétence juridictionnelle du règlement Bruxelles I continueront à s'appliquer lorsque le règlement « accidents maritimes »⁴⁰ entrera en vigueur. En effet, ce règlement, qui reprend les « dispositions pertinentes » de la convention d'Athènes, a exclu les règles de compétence de cette convention⁴¹. Se pose toutefois la question de l'articulation entre le règlement Bruxelles I et la convention d'Athènes à l'égard des Etats de l'Union ayant ratifié cette convention. A notre avis, ne réservant pas l'applicabilité des conventions antérieures, le règlement « accidents maritimes » devrait primer la convention. Par contre, le règlement Bruxelles I, en son article 67 réserve « l'application des dispositions qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions et qui sont contenues dans les actes communautaires ou dans les législations nationales harmonisées en exécution de ces actes ». De sorte que, s'agissant des règles de compétence, lorsque la Convention d'Athènes est applicable, des parties pourraient être tentées de se prévaloir des règles de compétence de cette convention, plutôt que du règlement Bruxelles I.

³⁷ Implicitement : Com. 16 nov. 2010, n° 09-66.955, *Navire You King*, *D.* 2010. 2917, obs. X. Delpech ; *RD transp.* 2011, n°9, obs. M. Ndendé ; *DMF* 2011. 231, rapp. Potocki et obs. Ph. Delebecque ; *D.* 2010, p. 1585, obs. F. Jault-Seseke ; plus explicitement : CJCE 9 juill. 2009, aff. C-204/08, *Rehder*, pt 29 ; *Europe* 2009. comm. 384, obs. Idot ; *D.* 2010. 1592, obs. Jault-Seseke ; *RTD com.* 2009. 825, obs. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast ; *RTD eur.* 2010.

³⁸ A moins que le contrat n'ait compris le pré-acheminement et le post-acheminement du lieu du domicile du passager au lieu d'embarquement/débarquement de la croisière. Ou encore que le passager ait embarqué ou débarqué en un autre lieu.

³⁹ O. Cachard, *La régulation internationale du marché électronique*, *LGDJ* 2002, préf. Ph. Fouchard, qui estime que « les modifications apportées à l'article 5-1° du règlement 44/2001 sont sans véritable intérêt pour le commerce électronique, spéc. n°620 ».

⁴⁰ Cité *infra* note n°41.

⁴¹ Les articles 17 (juridiction compétente) et 17 bis (reconnaissance et exécution) de la convention ne sont en effet pas intégrés dans l'annexe au règlement. Cette exclusion résulte d'une part de la compétence exclusive de l'Union européenne en la matière du fait de l'existence du règlement Bruxelles I et, d'autre part, à notre avis, du caractère insuffisamment protecteur des règles de compétence de la convention à l'égard des passagers.

21. Pour conclure sur ce point, s'il devait y avoir en Europe une ou plusieurs actions en justice intentées au plan contractuel, il conviendrait tout d'abord de vérifier si la Convention d'Athènes est applicable, et à défaut, de consulter le Règlement Bruxelles I pour déterminer le juge compétent. Au plan délictuel, la Convention de Bruxelles de 1952, quasi-inconnue, semble quant à elle prévaloir. Autant dire que pour les victimes et leurs familles encore traumatisées par le naufrage, l'identification du juge compétent ne va pas de soi. En matière de règles applicables au fond, la recherche n'est pas moins complexe.

II. Les règles applicables au fond des litiges relatifs au contrat de transport maritime de passagers

22. Lorsque l'on cherche à étudier les principes juridiques qui gouvernent la responsabilité du transporteur maritime de passagers, il convient tout d'abord d'identifier les sources susceptibles de s'appliquer. Cette identification est différente selon que le contrat de transport est interne ou international, sous réserve des règlements européens qui seront étudiés ensuite, ces derniers ne distinguant pas toujours selon ce critère et s'appliquant indifféremment aux transports internes (ou domestiques) et aux transports internationaux (parfois intra-européens seulement). Si le transport est international, c'est à dire si le navire franchit une frontière, il faut rechercher s'il existe des règles matérielles internationales qui s'appliquent à la situation considérée, dans notre cas – transport maritime de voyageurs ou croisière maritime -. Ces règles peuvent être soit des conventions internationales, soit des textes de droit dérivé européens tels que des directives ou règlements. A défaut de règles matérielles de source supra-nationale (A), il s'avèrera nécessaire de recourir à la méthode conflictuelle pour déterminer la loi applicable au contrat (B).

A. Règles matérielles applicables au transport maritime de passagers

23. Deux types de sources internationales de droit matériel peuvent être envisagées pour régir le contrat de transport maritime international de passagers, les sources conventionnelles et les sources européennes. Dans ce domaine, il n'existe qu'une convention internationale, la convention d'Athènes de 1974, convention qui n'a toutefois pas une large portée étant donné le nombre limité d'Etats l'ayant ratifiée⁴² (1). Par ailleurs, les institutions de l'Union européenne se sont intéressées dans la période récente à l'amélioration des droits des passagers. Cette réflexion a conduit à l'adoption de différents règlements, propres à chaque mode de transport. Le règlement le plus ancien est le règlement aérien de 1997⁴³. Plus récemment ont été adoptés deux règlements en matière maritime : tout d'abord, le règlement du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ; ensuite, le Règlement du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure⁴⁴. C'est le règlement « accidents maritimes » qui retiendra notre attention eu égard à l'affaire du Costa Concordia⁴⁵ (2).

⁴² V *supra* n°13.

⁴³ Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, JOCE L 285 du 17.10.1997 ; *Rev. dr. transp.* n° 2/2011, comm. 23.

⁴⁴ Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, JOUE n° L 131/24 du 25/05/2009 ; Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le

1. La convention d'Athènes

24. La Convention d'Athènes est aujourd'hui, comme nous allons le voir, relativement obsolète. Elle n'est en outre ratifiée que par un faible nombre d'Etats de l'Union Européenne, dont la France ne fait pas partie. Elle a été amendée par différents protocoles⁴⁶, le principal d'entre eux⁴⁷, le protocole de 2002⁴⁸ a été ratifié par seulement 4 Etats alors que dix ratifications sont nécessaires pour qu'il entre en vigueur⁴⁹. En raison du champ d'application spatial, les transports entre les Etats parties et la France devraient en principe se trouver soumis aux dispositions de cette convention. De même, un passager français se trouvant à bord d'un navire immatriculé et battant pavillon d'un Etat partie à la convention, ou bien ayant conclu le contrat de transport dans un Etat partie, devrait être soumis à la Convention d'Athènes. Cependant, la jurisprudence de la Cour de cassation, rendue toutefois dans le cadre d'une autre convention internationale, ne va pas dans ce sens⁵⁰. La Cour estime en effet, que la France n'étant pas partie à ladite convention, les juges français ne sont pas tenus de l'appliquer quand bien même la situation juridique entrerait dans son champ d'application et qu'aucune convention à laquelle la France est partie ne serait applicable⁵¹. On peut dès lors estimer que si le juge français est compétent, il ne sera pas contraint d'appliquer cette convention sauf si elle est visée dans le contrat de transport via une *Clause Paramount*, hypothèse fréquente en matière de transport maritime de marchandises mais plus contestable en matière de transport de personnes. La convention d'Athènes, contrairement aux conventions relatives au transport de marchandises, ne le prévoit d'ailleurs pas. Une telle clause pourrait néanmoins être licite si l'on estime que l'autonomie de la volonté a sa place dans ce domaine, sous réserve toutefois des dispositions européennes protectrices des parties faibles.

25. Le régime juridique actuel du transport maritime international de passagers est l'un des régimes (avec ceux du transport routier et fluvial de passagers) les moins protecteurs en comparaison de ceux adoptés au niveau international et européen en transport aérien et ferroviaire. En outre, en transport maritime, les régimes de responsabilité sont variables en raison de la coexistence de législations nationales permise par la convention⁵². La version originelle de la Convention

règlement (CE) n° 2006/2004, JOUE n° L 334 du 17/12/2010; *Rev. dr. transp.* n° 2/2011, comm. 23. Sur ces règlements, V. C. Legros et S. Schwetzer, *Voyages maritimes et fluviaux*, in « Transport de personnes : Nouveaux droits, nouvelles formes de mobilité », colloque IDIT-Université de Rouen, 24 sept. 2010: www.idit.asso.fr

⁴⁵ Le règlement n°1177/2010, concerne à titre principal les droits des passagers en cas de retard ou d'annulation, ainsi que des droits spécifiques pour les passagers à mobilité réduite. Son application ne semble donc pas pertinente en l'espèce.

⁴⁶ Protocole du 19 novembre 1976 ; protocole du 29 mars 1990.

⁴⁷ Principal sur le fond en ce qu'il modernise la convention et relève sensiblement les plafonds de réparation.

⁴⁸ P. Griggs, *Le protocole d'Athènes*, DMF 2002.291; P. Bonassies, DMF 2003, Hors-série n°7, n°2.

⁴⁹ Albanie, Lettonie, ST Christophe et Nièvés (Saint Kits & Nevis) – Etat composé de 2 îles des Antilles, paradis fiscal et pavillon de complaisance -, Syrie.

⁵⁰ V. cependant *contra* : Paris, 19 mai 1999, DMF 2000, 26, note J.-S. Rohart ; P. Bonassies, DMF 2001 ; HS n°5, n°113, p.87. L'arrêt applique la convention à un transport entre Dieppe et New Heaven, se fondant sur la qualité de partie à la convention de la Grande-Bretagne.

⁵¹ Cass. com., 28 mars 2000, *Navire Testa*, DMF 2000.920.

⁵² L'article 7 - Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles – autorise en effet les Etats partie à la convention à imposer des plafonds de réparation plus élevés que ceux prévus par celle-ci, à condition toutefois d'en informer le Secrétariat Général de l'ONU.

d'Athènes pose des principes assez similaires à ceux de la loi française du 18 juin 1966⁵³. Elle instaure un régime de responsabilité assez complexe reposant sur une double distinction selon le type de dommage (aux personnes ou aux biens) et selon l'origine du dommage. Les principales dispositions de cette convention sont les suivantes.

26. La convention distingue entre les dommages subis par les personnes et ceux subis par leurs bagages ou autres biens. S'agissant des *décès ou accidents corporels* survenus en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement (y compris dans les ports d'échelles), le régime opère une nouvelle distinction entre les dommages résultant directement ou indirectement d'un sinistre majeur (nauffrage, abordage, échouement, explosion ou incendie, défaut du navire), engageant la responsabilité de plein droit du transporteur, et les dommages « individuels » pour lesquels la responsabilité ne peut être engagée que pour faute prouvée.

27. En cas de sinistre majeur, le transporteur est ainsi automatiquement responsable si le fait générateur a eu lieu au cours du transport et est imputable à sa faute ou sa négligence, ou à celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions (art. 3.1). En cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager, la convention modifiée par le protocole de 1976 limite actuellement la responsabilité du transporteur à 46.666 DTS par transport ($\approx 56.622,48 \text{ €}^{54}$), mais le protocole de 2002 (non en vigueur) l'élève à 400.000 DTS ($\approx 485.432,03 \text{ €}$). Cependant, sauf faute inexcusable⁵⁵ (art. 13.1), le transporteur peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (dite « LLMC »⁵⁶), que le protocole de 1996 plafonne à 175.000 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat. La limite de 400.000 DTS de la convention d'Athènes est donc relativement favorable en cas d'accident individuel. Mais lorsque le sinistre implique un nombre important de victimes (décès ou blessures), les montants attribués à chacun seront inférieurs à cette somme, le transporteur bénéficiant de la limitation globale de la LLMC⁵⁷. La Convention d'Athènes n'envisage pas le cas du retard.

28. Pour ce qui est des *bagages ou des véhicules enregistrés*, la responsabilité du transporteur est identique à celle décrite ci-dessus, mais celle-ci est présumée lorsque le dommage résulte directement ou indirectement d'un sinistre majeur. Est également couvert, le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été restitués au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire (art. 1.7). La Convention d'Athènes amendée par le protocole de 1976 prévoit des limites d'indemnisation variables en fonction du type de bien transporté : les bagages enregistrés ; bagages de cabine ; les véhicules (y compris les bagages placés dessus ou à l'intérieur) . Une franchise d'un montant plafonné peut être contractuellement mise à la charge du passager. La Convention exonère le transporteur en cas de perte ou de dommages survenus à des *biens de valeur* (notamment : espèces, titres négociables, or, argenterie, joaillerie, bijoux, objets d'art), sauf si ces biens ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de

⁵³ Désormais codifiée au code des transports, aux articles L. 5423-1 et s.

⁵⁴ **Cours du DTS au 1er juin 2012.**

⁵⁵ Notion proche de celle de la loi française : Article L 133-8 C. com issu de la loi n°2009-1503 (JO du 9 déc. art. 34) ; F. Letacq, De la faute lourde à la faute inexcusable dans les transports, RJDA 05/2010.

⁵⁶ Convention LLMC 1976, modifiée par le protocole du 2 mai 1996, entré en application en France en 2007 (Décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007).

⁵⁷ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2^e éd. 2010, n°441 et n°1253.

les garder en sûreté. L'action en responsabilité pour dommages personnels ou dommages aux bagages se *prescrit par deux ans* (art. 16.1).

29. Il convient de noter que la convention ne prévoit que la réparation des dommages matériels (décès, dommages corporels, dommages causés aux biens). Ceci constitue véritablement une lacune de la convention. La réparation des autres dommages (économique, psychologiques...) relève donc du droit commun, soit de la loi applicable au contrat ou au délit.

30. La sévérité du régime de réparation à l'égard des victimes explique sans doute l'absence de ratification par de nombreux Etat, dont la France, qui avaient pourtant participé à sa négociation⁵⁸. Dès les années 2000, alors même que le protocole de 2002 était en gestation, la Commission européenne avait estimé que la convention d'Athènes était dépassée en de nombreux aspects et ne répondait pas aux attentes des personnes qui voyagent à bord de bateaux à passagers. Une proposition de décision visant à ce que la Communauté adhère au protocole de 2002 avait cependant été établie, en vain⁵⁹. La Commission a donc décidé d'aller de l'avant en formulant deux propositions de règlements communautaires, le premier concernant la responsabilité du transporteur maritime en cas d'accident, le second traitant des droits des passagers voyageant par mer, notamment les personnes à mobilité réduite⁶⁰. Le premier de ces règlements dit « accidents maritimes » relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident a été adopté le 23 avril 2009. Il entrera en vigueur fin 2012⁶¹.

2. Le règlement "accidents maritimes"

31. Comme l'affirme le considérant premier du règlement « Dans le cadre de la politique commune des transports, il est nécessaire d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité des transports maritimes. Ces mesures devraient comprendre des règles de responsabilité concernant les dommages causés aux passagers, puisqu'il est important d'assurer un niveau d'indemnisation approprié aux passagers victimes d'accidents en mer ». L'objectif de ce texte est donc clairement affiché : améliorer l'indemnisation des victimes, ce qui sous entend que l'état de la réglementation internationale, et notamment de la Convention d'Athènes, n'était pas satisfaisant. Toutefois, le règlement ne tourne pas le dos à cette convention puisqu'au contraire, il en adopte « les dispositions pertinentes »⁶²,

⁵⁸ Rappelons toutefois que l'autorisation du Parlement avait été donnée pour la ratification mais elle est restée sans effets.

⁵⁹ COM(2003) 375.

⁶⁰ V *supra* n°22.

⁶¹ Contrairement à ce qui a pu être affirmé par la presse dans l'affaire Costa, ce règlement n'aurait pu s'appliquer à ce litige. Son entrée en vigueur est en effet subordonnée à celle de la convention d'Athènes pour la Communauté - ce qui n'est **aujourd'hui** pas véritablement le cas malgré l'approbation de l'Union en janvier dernier (Décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole, JOUE n° L 008 du 12/01/2012 p. 0001 – 0012) –, et dans tous les cas au plus tard le 31 décembre 2012. Les Etats membres pourront toutefois différer son application : jusqu'au 31 décembre 2016 pour les transports maritimes intérieurs par des navires de la classe A et jusqu'au 31 décembre 2018 pour les transports maritimes intérieurs par des navires de la classe B.

⁶² La convention est ainsi annexée au règlement qui exclut cependant les règles de compétence conventionnelles étudiées ci-dessus (V *supra* n°15 ss.) en ce qu'elles dérogent au règlement Bruxelles I.

tout en le complétant par d'autres dispositions de nature à augmenter le niveau de protection des passagers⁶³.

32. L'originalité de ce règlement, comme de ses homologues en matière aérienne ou ferroviaire, tient à ce qu'il renvoie à des sources externes à la réglementation de l'Union européenne : dispositions de la convention d'Athènes et des lignes directrices de l'OMI. Cette méthode peut paraître surprenante car elle conduit à une intégration dans un texte de droit dérivé, de sources externes formelles et informelles. D'abord, en intégrant les « lignes directrices » dans le Règlement, ce texte donne une valeur juridique à des recommandations dépourvues de valeur légale. Ce faisant, le Règlement transforme le *soft law* en *hard law*. Ensuite, en renvoyant à une convention internationale non en vigueur, l'Union procède à une « préemption » de compétence, c'est à dire à une extension de sa compétence dans un domaine en principe partagé⁶⁴. Dans cette hypothèse, la ratification de la convention par les Etats membres n'est d'ailleurs plus utile⁶⁵ car la convention intégrée s'appliquera au titre du droit dérivé, ce qui revient à une "communautarisation" de la source. La conséquence de cette méthode, que l'on pourrait qualifier d'insidieuse, est que non seulement un Etat membre pourra se voir imposer une convention qu'il peut ne pas avoir eu l'intention de ratifier. Surtout, les Etats membres vont perdre une partie de leurs prérogatives au titre de la compétence partagée⁶⁶. Mais seulement dans une certaine mesure. En effet, s'agissant de la révision des plafonds de réparation, les États membres conservent leur compétence en ce qui concerne plusieurs dispositions du protocole d'Athènes comme la clause de non-participation qui leur permet de fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par le protocole⁶⁷.

33. Là encore, sans engager ici un commentaire exhaustif de ce règlement, il suffit de rappeler simplement ses principales dispositions et surtout ce qui le distingue de la convention d'Athènes. Ce règlement vise à instaurer un régime européen uniforme de responsabilité et d'assurance pour le transport de passagers par mer afin d'améliorer l'indemnisation des passagers victimes de dommages et d'accroître la sécurité des transports maritimes. Le champ d'application matériel du règlement est le même que celui de la convention⁶⁸. S'agissant de son champ d'application dans l'espace, le règlement ne reprend pas la totalité de la disposition homologue de la Convention d'Athènes⁶⁹. Selon son article 2, il s'appliquera à tout transport international dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, lorsque soit le navire bat pavillon d'un Etat membre ou est immatriculé dans celui-ci ; soit le contrat de transport a été conclu

⁶³ Sur ce procédé original de production de normes européennes, V. not., - C. Legros, « L'intégration des conventions internationales dans le droit dérivé de l'Union européenne : l'exemple du droit des transports », *Mélanges en hommage à Patrick Courbe*, Dalloz 2012, p. 379 s.

⁶⁴ Article 4 du TFUE résultant du Traité de Lisbonne, signé le 13 décembre 2007, entré en vigueur le 1er décembre 2009 (J.O.U.E. C 306/10 du 17 déc. 2007). Modifiant le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), J.O.U.E. du 9 mai 2008, C 115, p. 13 et le Traité instituant la communauté européenne (TUE), J.O.U.E. du 9 mai 2008, C 115, p. 47.

⁶⁵ Entre Etats membres de l'UE bien sûr, elle reste pertinente à l'égard des Etats tiers ; en outre, s'agissant en réalité d'un texte « mixte » la compétence exclusive de l'Union qui en résulte n'est que partielle.

⁶⁶ Néanmoins, les Etats de l'Union européenne ne semblent pas s'être émus d'une telle méthode.

⁶⁷ D'où la qualification d'acte mixte du règlement, et le résidu de compétence partagée qui en résulte.

⁶⁸ V *supra* n°23.

⁶⁹ Il n'en reprend que le paragraphe 2 qui concerne les relations avec d'autres conventions.

dans un Etat membre ; ou si, en vertu des stipulations du contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat membre. Le règlement s'applique également au transport par mer à l'intérieur d'un seul Etat membre à bord de navires des classes A⁷⁰ et B⁷¹ au titre de l'article 4 de la directive n°98/18/CE du 17 mars 1998 « établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers »⁷².

34. Trois principaux aspects méritent l'attention: l'instauration de règles de responsabilité du transporteur, l'obligation d'assurance et le renforcement des droits des passagers. Tout d'abord, le régime de responsabilité mis en place par le Règlement est repris de la Convention d'Athènes. Pour les dommages liés aux accidents de navigation, la victime bénéficiera d'un régime de responsabilité de plein droit, mais elle devra en revanche prouver une faute du transporteur pour pouvoir être indemnisée d'un dommage de type hôtelier. Les limites de responsabilité dont bénéficie le transporteur au titre de la Convention d'Athènes et du Protocole de 2002, sont également reprises et les limitations globales de responsabilité prévues par application de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996, ne sont pas affectées⁷³. Pour les pertes ou dommages aux bagages de cabines, le passager devra prouver la faute ou la négligence du transporteur, excepté en cas de préjudice causé par un événement maritime (il y a alors présomption de faute du transporteur). Pour les pertes ou dommages aux bagages enregistrés qui font l'objet d'un contrat de transport (y compris les véhicules), le transporteur en sera responsable sauf s'il démontre son absence de faute ou de négligence. Des limites d'indemnisation sont posées. De manière classique, le transporteur sera déchu de son droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. En revanche, si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

35. Ensuite, le Règlement innove véritablement par rapport à la convention en instaurant une obligation d'assurance⁷⁴ et une action directe au profit de la victime contre l'assureur. Cette nouvelle obligation n'a pas manqué de susciter une vive réaction des transporteurs et de leurs assureurs car cela entraînera indubitablement une hausse des primes et sans doute corrélativement une hausse des prix du transport pour le passager⁷⁵. En effet les systèmes classiques d'assurance mutualisées des P&I Clubs ne couvrent que la réparation légale prévue

⁷⁰ s'éloignant à plus de 20 milles des côtes.

⁷¹ ne s'éloignant pas à plus de 20 milles des côtes mais n'entrant pas dans les classes C et D

⁷² JOUE L.144,15 mai 1998.

⁷³ V *supra* n°26.

⁷⁴ Déjà prévue à l'Article L5123-2 du Code des transports créé par l'ordonnance n°2011 du 9 juin 2011. Cette nouvelle obligation concerne tous les navire transportant plus de douze passagers, sans considération ici de la classe du navire.

⁷⁵ Sur les difficultés posées par cette nouvelle obligation, V. P.-Y. Nicolas, «Le transport maritime de passagers : responsabilités et assurances», *DMF* 1999, p. 857; G. Thomas-Ciora, « Le transport de passagers par voie maritime », *DMF* 2006, 977, spéc. p. 979 ; Fr.-X. Pierronnet, *J.-Cl. Transport*, Fasc. 1278 : *Transport maritime de passagers et de leurs bagages* . - *Responsabilité du transporteur de passagers*, spéc. n°83 ss.

par les textes internationaux. Se pose également le problème des exclusions traditionnelles pour risque de guerre et terrorisme.

36. Enfin, le renforcement des droits des passagers concerne au premier chef les passagers à mobilité réduite, ce que l'on retrouve du reste dans tous ces textes européens. Le remboursement des équipements de mobilité sera subordonné à la preuve de la faute du transporteur. Par ailleurs, en cas de décès ou de lésion corporelle d'un passager causée par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport au cours duquel l'événement maritime s'est produit, devra verser une avance. Cette avance doit être d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis et doit être versée dans les quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne pourra être inférieure à 21.000 €. A cet égard, on peut remarquer que dans l'affaire Costa, l'avance de 9000 euros proposée par la compagnie en mai 2012⁷⁶ correspond à la philosophie de ce texte. Par ailleurs, est instaurée une obligation d'information des passagers, adaptée aux situations spécifiques des passagers à mobilité réduite ou handicapés. Le transporteur ou le transporteur substitué est tenu de faire en sorte que les voyageurs soient informés de façon claire et précise de leurs droits découlant du présent règlement. Ces informations doivent être fournies de la manière la plus appropriée: dans tous les points de vente ainsi que par téléphone et internet quand le contrat de transport est signé dans un État membre; avant le départ quand le lieu de départ est dans un État membre; au moment du départ dans tous les autres cas.

37. Ce règlement constitue sans doute un progrès notable par rapport à la convention d'Athènes. Il est toutefois regrettable que les niveaux d'indemnisation restent inférieurs à ceux des autres modes de transport⁷⁷, ce qui est classique en matière de transport maritime mais sans doute plus contestable s'agissant ici de transport de personnes⁷⁸. Dans l'Union européenne, au vu de ses conditions d'application, peu de transports de passagers échapperont à ce nouvel instrument, à l'exception des transports visés par les dispositions transitoires et des exclusions de certaines catégories de navires⁷⁹. Pour ces transports de passagers, en cas de litige, il sera nécessaire de recourir à à-titre subsidiaire à la méthode conflictuelle.

B. Règles conflictuelles applicables au transport maritime de passagers

38. Comme l'a affirmé un éminent maritimiste, « La croisière maritime présente un caractère international particulièrement marqué. C'est pourquoi les règles de conflits de lois sont au moins aussi importantes que les règles de fond »⁸⁰. En effet,

⁷⁶ V *supra* n°1.

⁷⁷ A titre de comparaison le règlement homologué en matière aérienne (Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, JOUE L 140 du 30.5.2002, p. 2-5) n'impose aucune limite financière à l'indemnisation en cas de décès ou de blessure n'est fixée. Et instaure même un régime de responsabilité objective de plein droit du transporteur jusqu'à hauteur de 100 000 DTS. Le versement d'avances y est également prévu. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 16 000 DTS.

⁷⁸ Ch. Paulin, « La discordance des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents de transport », *Rev. dr. tr.*, n° 9, Septembre 2009, repère 8, V. toutefois *contra* Ph. Delebecque RTD n° 5, Mai 2010, repère 5

⁷⁹ L'article L.5420-1 du Code des transports indique que le régime du code des transports sur le contrat de passage s'appliquera dans les cas où le règlement 392/2009 ne s'applique pas.

⁸⁰ P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Rev. Scapel*, 1998.84 ; V. aussi P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2^e éd. 2010, n°1266, p. 814.

la plupart des contrats de croisière, et même des contrats de transport maritimes de passagers n'entraient pas dans le champ d'application des conventions internationales existantes. En Europe, la situation évoluera vraisemblablement après l'entrée en vigueur du règlement. Mais pour l'heure, il reste nécessaire, pour mettre en jeu la responsabilité contractuelle du transporteur ou de l'armateur, de rechercher la loi applicable au contrat.

39. Lorsque le juge saisi est un juge de l'un des pays de l'Union européenne⁸¹, si le litige a caractère international, il doit rechercher la loi applicable au contrat en vertu des textes européens applicables en la matière. Deux textes se sont succédés récemment, le second ayant vocation à se substituer progressivement au premier : tout d'abord, la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles applicable à tous les contrats conclus entre le premier avril 1991 et le 17 décembre 2009 ; ensuite, le Règlement (CE) n°593/2008 du 17 novembre 2009 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit « Rome I » qui s'applique aux contrats conclus après le 17 décembre 2009⁸². Ce règlement a vocation à se substituer progressivement à la convention. Mais pour l'heure les deux textes cohabitent de sorte que nous les examinerons successivement pour identifier la loi applicable au contrat de transport maritime de passagers ou au contrat de croisière.

- **Loi applicable au transport maritime de voyageurs selon la Convention de Rome**

40. Les dispositions de la convention s'appliquent dans les situations comportant un conflit de lois (art. 1). Tel est le cas notamment des transports de voyageurs effectués par la mer qui conduisent à un franchissement de frontière. Cette convention a une vocation universelle. Ainsi, la loi étatique désignée par le système de conflit de lois qu'elle instaure s'applique au contrat international, même si cette loi étatique est celle d'un État non contractant. Elle prévoit pour tout contrat international un régime plus souple que celui dégagé par la jurisprudence française antérieure. La convention ne comporte pas de règle spécifique au contrat de transport de passagers, à la différence du contrat de transport de marchandises (art. 4, §4). La loi applicable au contrat de transport de passagers est donc déterminée par les règles générales de la convention. La convention repose sur un système dualiste. Comme il est de tradition en matière contractuelle, les parties peuvent choisir la loi applicable à leur contrat. A défaut, la convention prévoit une règle de conflit de lois qui désigne la *lex contractus*.

41. **Choix de la loi applicable** - La Convention de Rome repose sur le principe d'autonomie. L'article 3 dispose, en effet, que le contrat est soumis à la loi choisie par les parties expressément ou même implicitement. Le choix des parties connaît néanmoins certaines limites. Elles concernent notamment les règles protectrices des parties dites "faibles", notamment le consommateur. Le consommateur est en effet défini comme étant le bénéficiaire d'une prestation de service pour un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle (art. 5, §

⁸¹ A l'exception du Danemark.

⁸² V. not. : le dossier consacré par le Recueil Dalloz dans son n°31 du 11 septembre 2008 ; S. Corneloup, La loi applicable aux obligations contractuelles : transformation de la convention de Rome en règlement communautaire « Rome I », J.C.P. 2008, éd. G.I.205 ; P. Lagarde and A. Tenenbaum, « De la Convention de Rome au règlement Rome I », *cette revue*, DIP 2008, 727

1)⁸³. La convention met en place un système de protection de la partie faible en lui garantissant l'application de la loi de sa résidence habituelle si celle-ci s'avère lui être plus favorable. Aux termes de l'article 5, paragraphe 2, de la convention, "le choix par les parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le consommateur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi du pays dans lequel il a sa résidence habituelle ". Dans la plupart des hypothèses, le passager qui ne voyage pas pour les besoins de son activité professionnelle, relève de cette définition, en particulier s'agissant du croisiériste. Il devrait donc bénéficier des dispositions protectrices de la convention. Pourtant le texte exclut de son domaine le contrat de transport, ce qui est très regrettable⁸⁴.

Tel n'est pas le cas en revanche du "contrat offrant pour un prix global des prestations combinées de transport et de logement" appelées parfois "Package Tour" (art. 5, § 5). Cette disposition pourra donc s'appliquer aux contrats conclus par les agences de voyages proposant des voyages touristiques à l'étranger, et notamment des croisières. Ces contrats sont en pratique ceux relatifs à des voyages organisés régis par la directive n°90/314/CEE⁸⁵. Pour bénéficier de ces règles protectrices, encore faut-il que le contrat ait été conclu dans certaines circonstances qui traduisent l'idée d'une sollicitation spéciale du professionnel étranger à l'égard du consommateur. La conclusion du contrat doit avoir été précédée d'une publicité ou d'une proposition spécialement faite à cet effet. Ainsi, les clients des agences de voyages, ayant leur résidence habituelle en France pourraient revendiquer les dispositions très favorables de la loi du 13 juillet 1992⁸⁶ réglementant la responsabilité des agences de voyages en cas de mauvaise exécution d'une prestation. Ils bénéficieraient ainsi d'un véritable droit à réparation des dommages corporels fondé sur une idée de garantie⁸⁷. Encore faudrait-il que les lois en question soient considérées comme des "dispositions impératives" au sens de la convention.

42. **Loi applicable à défaut de choix** - En l'absence de choix fait par les parties, il convient de distinguer les contrats de transport de passagers *stricto sensu* et les contrats de croisière. En effet, ces derniers ne sont pas exclus du champ d'application des règles relatives au consommateur (art. 5). Le contrat international de transport de passagers relève dans la convention de Rome de la règle générale. Il est régi par la loi du pays "avec lequel il présente les liens les plus étroits " (art. 4 § 1). Pour guider le juge dans la détermination de la loi applicable, l'article 4, paragraphe 2, pose la présomption que "le contrat présente les liens les plus étroits avec le pays où la partie qui doit fournir la prestation caractéristique a, au moment de la conclusion du contrat, sa résidence habituelle "ou s'il s'agit d'une personne morale "son administration centrale". Dans le contrat de transport, le débiteur de l'obligation caractéristique étant le transporteur, le contrat de transport sera, en général, soumis à la *loi du pays où il a son siège social ou son principal établissement*. Cette loi est facile à déterminer. Elle répond de plus à l'attente des parties, en particulier du transporteur. Les professionnels du transport ont intérêt à ce que leurs relations avec les usagers soient régies par la loi du pays où se trouve leur administration centrale, sauf s'ils décident de soumettre un contrat particulier à une autre loi. Cette loi n'est pourtant pas celle à laquelle s'attend en général le

⁸³ La notion de consommateur est donc identique à celle utilisée en matière de conflits de juridiction, V *supra* n°15.

⁸⁴ V. les apports du règlement Rome I à cet égard : *infra*.

⁸⁵ JOCE L 158 du 23.6.1990, p. 59.

⁸⁶ Aujourd'hui articles L. 211-1 et s. du Code du Tourisme.

⁸⁷ V. L. Peyrefitte, *Le nouveau statut du passager transporté par la mer*, Mélanges A. Breton et F. Derrida, *Dalloz* 1991, p. 321.

voyageur, et ce d'autant moins que le lieu d'établissement du transporteur peut avoir été délibérément choisi par ce dernier pour bénéficier d'une législation qui lui soit plus favorable. Or, le contrat de transport ne bénéficie pas des mécanismes protecteurs des "parties faibles" que fournit la convention. A cet égard, les mécanismes tels que la clause d'exception (art. 4§5), l'ordre public d'éviction (art. 16) ou plus vraisemblablement des lois de police (art. 10) pourraient constituer des garde-fous qui pourront permettre le cas échéant d'appliquer une loi plus protectrice des intérêts du voyageur. Mais aucun indice dans la jurisprudence française ne nous permet de conclure à la mise en œuvre de tels garde-fous.

43. Pour ce qui est de la croisière, deux règles de conflit sont susceptibles de s'appliquer : la règle générale ou les règles spéciales de l'article 5 dont l'applicabilité est soumise à certaines conditions. Si le passager ne peut bénéficier des règles protectrices de consommateurs, la loi applicable sera déterminée comme pour le contrat de transport. Mais ici le débiteur de la prestation caractéristique est plutôt l'organisateur de voyage, c'est à dire, soit la compagnie maritime elle-même (cas vraisemblable de la société Costa croisières), soit l'agence de voyage organisatrice. Cependant, les rares cas parvenus devant la Cour de cassation ne procèdent jamais à la mise en œuvre de la méthode conflictuelle. Ils appliquent directement la loi française, sans procéder à une recherche de loi applicable malgré le caractère international du contrat⁸⁸. Les dispositions de la loi de 1966 relatives aux organisateurs de croisières maritimes aujourd'hui abrogées⁸⁹, étaient expressément d'ordre public interne (art. 33), de même que celles de la loi de 1992. Mais à notre connaissance, aucune jurisprudence n'a jamais affirmé leur caractère de loi de police. Leur application directe alors que le contrat était à caractère international est donc contestable. Il apparaît néanmoins que si la jurisprudence française a fait application de la loi française, ce n'est pas tant au titre de loi de police que parce que le contrat était régi par la loi française. En effet, l'organisateur de voyages est le débiteur de la prestation caractéristique. Un arrêt récent justifie un peu mieux l'application de la loi de 1992 en affirmant que «la responsabilité contractuelle de l'agence de voyage était soumise à la loi française du contrat»⁹⁰.

44. Par ailleurs, une difficulté particulière du droit français doit être mentionnée. Jusqu'à la codification récente de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes dans le Code des transports, la croisière maritime faisait l'objet de dispositions concurrentes dans la loi de 1966⁹¹ et dans la loi n° 92-645 du 13 juillet 1992 sur les agences de voyages⁹². Or le régime de responsabilité est moins sévère dans la loi de 1966 d'où un problème de frontière récurrent. En effet l'agent de voyage ou le tour operator sont en droit français responsables de plein droit sans possibilité de limiter leur réparation. L'étude de la

⁸⁸ V. not. Civ. 1re, 13 déc. 2005, Bull. I N° 505 p. 424, qui applique la loi de 1992 à un contrat comprenant le transport aérien et une croisière maritime aux Bahamas, organisé par la société Club Méditerranée établie en France; dans le même sens: Civ. 1re, 16 nov. 2004, Bull. I N° 277 p. 232, à propos d'une croisière en Egypte organisée par une société française.

⁸⁹ En ce sens : F.-X. Pierronnet, *Responsabilité civile et passagers maritimes*, éd. PUAM, 2004, p. 292, n° 493 et s.; plus nuancé: Ch. Scapel, «Le droit positif de la croisière maritime en France», *DMF* 2012, n°735 du 04/2012, p. 306.

⁹⁰ Civ. 1^{re}, 11 mars 2009, inédit, *Rev. dr. tr.* n° 9/ 2009, comm. 182, obs. I. Bon-Garcin.

⁹¹ Articles 33 (caractère d'ordre public des dispositions relatives aux passagers) et 47 à 79 de la loi du 18 juin 1966 relatifs aux organisateurs de croisières maritimes. Articles abrogés lors de la codification du Code des transports.

⁹² C. Legros *et alii*, *Transport Law of France*, IEL, Kluwer Law International, 2012, n°309 et s.

jurisprudence montre que le régime du forfait touristique prévaut sur celui de la loi de 1966 lorsque, conformément à l'article L. 211-2 du Code du tourisme, la prestation vendue comporte au moins deux opérations : la croisière maritime et une autre prestation telle que le transport aller et/ou retour jusqu'au lieu d'embarquement⁹³, des excursions ou des services d'hôtellerie à terre, une activité sportive, ou bien encore une poursuite de la croisière sur un mode autre que maritime⁹⁴. En revanche, si la prestation achetée comprend purement et simplement une croisière maritime sans autre prestation, l'acheteur se rendant sur le lieu de la croisière par ses propres moyens, ni autres prestations à terre, on se trouve dans le cadre de l'organisation d'une croisière maritime au sens de la loi de 1966⁹⁵. Un arrêt récent illustre parfaitement cette problématique. La première chambre civile applique en effet la loi de 1992 à l'action en réparation de touristes, victimes d'une intoxication alimentaire au cours d'une croisière maritime, écartant ainsi la loi de 1966. Le pourvoi s'était pourtant expressément placé sur ce terrain, faisant valoir que la loi de 1966, loi d'ordre public, est seule applicable à la responsabilité de l'organisateur de croisières dès lors que la prestation fournie ne peut pas s'analyser en un forfait touristique au sens de l'article 2 de la loi de 1992. En jugeant le contraire, la cour d'appel aurait violé l'article 49 de la loi de 1966. La Cour de cassation rejette pourtant le pourvoi, au motif que les conditions générales renvoyaient à la loi de 1992. Cet argument n'est pas convainquant dans la mesure où les dispositions de la loi de 1966 sont d'ordre public de sorte qu'il ne peut y être dérogé. Cette décision est donc sur ce point contestable. Elle a pourtant été présentée comme consacrant le caractère obsolète des dispositions de cette loi, et en ce sens elle préfigure leur abrogation⁹⁶. En effet, pour une partie de la doctrine, toute croisière maritime constitue un forfait touristique dans la mesure où elle réunit nécessairement au moins le transport et l'hébergement. Le statut de l'organisateur de voyage créé par la loi de 1992 et inséré dans le Code du tourisme rendrait ainsi obsolètes les dispositions de la loi de 1966 consacrées à l'organisation de croisières⁹⁷. Ce statut a vieilli et ne répond plus aux besoins de protection que sont en droit d'attendre aujourd'hui les consommateurs⁹⁸, ce pourquoi il a d'ailleurs été abrogé.

45. Mais le passager ayant conclu un contrat à forfait pourra, à certaines conditions bénéficier de la protection que fournit la convention aux consommateurs. La méthode retenue pour les contrats conclus par des parties faibles consiste à encadrer l'autonomie de la volonté. Le choix de la loi applicable est possible à condition toutefois qu'elle ne prive par le consommateur des avantages qu'accorde impérativement à ceux-ci la loi applicable à défaut de choix. Cette loi est aux termes de l'article 5 la loi de la résidence habituelle du consommateur, solution dictée par une idée de faveur : la loi désignée est la loi que le consommateur

⁹³ Civ. 1^{re}, 18 oct. 2005, *Navire Dreamward*, *DMF* 2006.243 ; CA Colmar 8 janv. 2004, *SA Voyages Kuoni / Wenger*, *JurisData* n°2004-241112

⁹⁴ Civ. 1^{re}, 8 juin 2004, n°01-13.402, *Société Voyages et Pèlerinages de Notre-Dame du Salut*; Civ. 1^{re}, 16 nov. 2004, *Sté Plein Vent / Sté Protravel International*, *JurisData* n°2004-025626 ; CA Aix-en-Provence 24 juin 2003, *Sté Suisse Accidents / Sarafian*, *JurisData* n°2003-226366.

⁹⁵ CA Aix-en-Provence 7 mars 2006, *SARL Eurocroisières / Mme V. et autres*, *JurisData* n°2006-300951, à propos d'une croisière avec départ et retour à Marseille, d'une durée de sept jours à bord d'un paquebot dans une cabine pour deux personnes en pension complète, la cour d'appel prenant la peine de relever qu'il ne résulte d'aucune des pièces produites que l'agence de voyage ait fourni d'autres prestations que le transport ou des excursions.

⁹⁶ V. la position plus nuancée de Ch. Scapel, *op. cit. supra*.

⁹⁷ V. notamment A. Vialard, *Droit maritime*, n°530.

⁹⁸ V. notamment Ch. Scapel et P. Bonassies, *Traité de droit maritime*, n°1263 et s.

connaît le mieux et sur la protection de laquelle il compte; ce n'est cependant pas forcément la loi qui est la plus protectrice des intérêts du consommateur. La présomption est irréfragable et la clause d'exception ne peut jouer pour ces contrats. Cependant, la protection ne bénéficie pas à tous les contrats de consommations. Elle est en effet soumise à des conditions relativement strictes. La conclusion du contrat doit avoir été entourée de circonstances particulières traduisant la sollicitation du professionnel étranger vers le consommateur. Par exemple, l'article 5 s'appliquera si la conclusion du contrat a été précédée dans le pays de la résidence habituelle du consommateur d'une proposition spécialement faite ou d'une publicité si le consommateur a accompli dans ce pays les actes nécessaires à la conclusion du contrat, le lieu juridique de la conclusion du contrat étant indifférent. Cette condition reflète la réalité de la plupart des conditions de conclusion d'un contrat de croisière. Il semble donc possible de conclure que ces contrats bénéficieront majoritairement des règles protectrices des parties faibles. En particulier, les victimes françaises pourront se prévaloir du code du tourisme.

46. La convention de Rome ne comporte donc pas de disposition spécifique au contrat de transport de passagers ce qui était apparu comme une lacune que le règlement qui lui succède vient en partie combler. En revanche les solutions relatives à la loi applicable au contrat de croisières, du reste plus favorables, demeurent inchangées. La protection sera d'ailleurs plus étendue car les conditions d'application strictes de l'article 5 de la convention de Rome ont été largement assouplies dans l'article 6 du règlement⁹⁹.

2. Loi applicable au contrat de transport maritime de passagers selon le règlement "Rome I"

47. Le Règlement (CE) n°593/2008 du 17 novembre 2009 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit « Rome I » a vocation à se substituer progressivement à la convention de Rome. Il s'applique aux contrats conclus après le 17 décembre 2009. La philosophie générale du règlement est la même que celle de la convention. Aussi, nous attacherons nous à la seule différence ici pertinente, à savoir l'introduction dans ce règlement d'une règle de conflit de lois spécifique au contrat de transport de passagers¹⁰⁰. L'article 5§2 prévoit désormais : «À défaut de choix exercé conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique. Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, conformément à l'article 3, que la loi du pays dans lequel: a) le passager a sa résidence habituelle, ou b) le transporteur a sa résidence habituelle, ou c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou d) le lieu de départ est situé, ou e) le lieu de destination est situé». Cette disposition permet aux parties au contrat de transport de passagers de choisir la loi applicable, mais de manière encadrée. A défaut de choix, elle édicte une règle de rattachement hybride qui s'apparente à la

⁹⁹ L'article 6 § 4 (b) du règlement, comme l'art. 5 de la convention de Rome, exclut les contrats de transport autres que ceux portant sur un voyage à forfait au sens de la directive 90/314/CEE.V

¹⁰⁰ L'article 6 § 4 (b) du règlement, comme l'art. 5 de la convention de Rome, exclut les contrats de transport autres que ceux portant sur un voyage à forfait au sens de la directive 90/314/CEE.V ; not. S. Bariatti, « Les limites au choix de la loi applicable dans les contrats impliquant une partie faible », in *Le règlement communautaire « Rome I » et le choix de loi dans les contrats internationaux*, Litec 2011, p. 325 s.

fois à celle retenue en matière de contrat de transport de marchandises, mais aussi à celle applicable aux consommateurs¹⁰¹.

48. Les parties au contrat de transport de passagers peuvent choisir la loi qui régira leur contrat. Toutefois, la liberté de choix n'est pas totale: l'option est limitée par une liste de cinq lois: loi du pays de résidence du passager ou du transporteur ; ou loi du pays de l'administration centrale de ce dernier ; ou enfin loi du pays du lieu de départ ou de destination. Cette limitation de la volonté des parties montre le souci de protection de la partie faible qu'est le passager. En effet, à l'exception des contrats portant sur un voyage à forfait (régis par la directive n°90/314/CEE), les contrats de transport de passagers sont exclus du champ d'application de l'article 6 du règlement relatif aux consommateurs. Cette disposition semblerait donc de nature à assurer la sécurité juridique du passager, dans la mesure où les lois désignées correspondent raisonnablement à celles qui auraient été envisagées par celui-ci¹⁰². Pour autant, on peut contester l'efficacité de cette limitation en termes de protection de la partie faible¹⁰³. Ces contrats en effet sont de véritables contrats d'adhésion. Or, le transporteur qui rédige le contrat peut imposer le choix de la loi de l'Etat sa résidence habituelle (§b) ou de son administration centrale (§c), au détriment du passager-consommateur. Le cas échéant, les voyageurs voyageant dans l'Union européenne pourront être protégés par les règles de droit dérivé, et notamment par les nouveaux règlements. Par contre, en dehors du champ d'application de ce texte ou si le voyage a lieu dans un pays tiers, la protection ne pourra le cas échéant n'être assurée, et encore uniquement si le juge saisi est un juge de l'Union, que par application de l'article 9 (loi de police). Or la qualification de loi de police tend à se réduire. A défaut de choix, est énoncée une règle subsidiaire à finalité en principe protectrice.

49. En l'absence de choix d'une loi applicable par les parties au contrat de transport de passagers, le règlement opte, comme en matière de contrat de transport de marchandises, pour une règle de conflit en cascade. Tout d'abord, ce contrat est régi par la loi du lieu de résidence du passager à condition que ce lieu coïncide avec le lieu de départ ou d'arrivée du voyage. Cette disposition respecte ainsi à la fois le principe de proximité et l'objectif de protection d'une partie supposée faible. A défaut de coïncidence des éléments objectifs, c'est la loi du lieu de résidence habituelle du transporteur qui s'applique. Là encore, ce choix montre la volonté du législateur de fournir une règle claire, sans passer par les incertitudes que génère la recherche des liens les plus étroits. Cette règle subsidiaire risque cependant de se montrer défavorable au passager, alors même que le texte lui reconnaît implicitement la qualité de partie faible. Elle est néanmoins susceptible d'être évincée par le jeu de la clause d'exception, qui est commune au contrat de transport de marchandises et de personnes (art. 5, § 3). Le mécanisme des lois de police est en revanche susceptible de limiter le jeu de la règle de conflit subsidiaire, de même que la primauté affirmée par le règlement des règles d'ordre public de l'Union. Or, dans le domaine du transport de passagers, les réglementations européennes impératives sont nombreuses, en particulier lorsqu'elles concernent la sécurité. Pour autant, il n'est pas certain par exemple que la loi de 1992 modifiée

¹⁰¹ C. Legros, « Commentaire de l'article 5 - loi applicable au contrat de transport - du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit 'Rome I' », *Rev. dr transport.*, n°2/2009, p.12.

¹⁰² T. Azzi, « La loi applicable à défaut de choix selon les articles 4 et 5 du règlement Rome I », *D.* 2008.I.2169, note n°2, spéc. n°10.

¹⁰³ S. Bariatti, *op. cit.*, p. 325 s.

en 2009 sur la responsabilité des agences de voyages puisse être considérée comme une loi de police.

50. L'édiction de cette nouvelle règle de conflit contribue ainsi à combler un vide juridique tout en assurant une protection du passager qui devrait être assez efficace sans pour autant pouvoir être considérée comme suffisamment protectrice des intérêts du passager-consommateur. La limitation du choix de la loi applicable est bienvenue. Pour autant, la règle de conflit de lois applicable à défaut de choix n'est pas totalement satisfaisante. En effet, si la loi de la résidence habituelle du passager ne peut s'appliquer, parce que le passager voyage au départ ou à destination d'un pays dont il n'est pas résident, l'application par défaut de la loi du transporteur peut lui être défavorable. Dès lors, l'exclusion traditionnelle des contrats de transport de passagers du régime des contrats de consommation nous paraît aujourd'hui injustifiée. Le régime est plus satisfaisant s'agissant des contrats d'organisation de croisières car d'une part, ils relèvent de la protection de l'article 6¹⁰⁴, et d'autre part, dans l'Union européenne, les lois internes devraient en principe, telle la loi française de 1992 résultant de la transposition de la directive de 1990, assurer une protection relativement efficace et uniforme du voyageur.

51. *Conclusion.* Les droits des passagers voyageant par mer relèvent de différents régimes, très disparates, et globalement insuffisamment protecteurs. Il existe en matière de règles matérielles comme de règles conflictuelles quelques trop rares spécificités qui distinguent la responsabilité à l'égard d'une personne de celle à l'égard d'une marchandise. L'influence du droit des transports de marchandises se fait encore ressentir et l'on ne peut parler à ce stade d'un droit consommériste, et ce d'autant moins que l'absence d'uniformisation des règles pour tous les modes de transport nuit à la connaissance du droit par le passager et à sa sécurité juridique. A l'exception dans une certaine mesure des nouveaux règlements européens, on ne peut pas encore affirmer que cette branche du droit qui concerne pourtant des particuliers, relève désormais du droit de la consommation. Or, ce que demandent les victimes ou leurs ayants-droit, au delà des vertus cathartiques de la condamnation pénale, c'est une réparation civile de leurs dommages. La complexité des règles de droit international privé dans ce domaine, l'inadéquation du régime de réparation, expliquent sans doute qu'en la matière, les contentieux se terminent le plus souvent par des transactions qui ne sont cependant pas toujours profitables aux victimes...

¹⁰⁴ Article 6 § 4 b) qui n'exclut que les contrats de transport autres qu'un contrat portant sur un voyage à forfait au sens de la directive 90/314/CEE.