**AIX MARSEILLE UNIVERSITÉ
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES**

**INSTITUT DES ASSURANCES D'AIX-MARSEILLE
(I.A.A.M)**

*« La Responsabilité Civile Contractuelle Du Transporteur De Passagers Par Voie
Maritime »*

Mémoire pour le Master recherche
Droit des assurances et de la responsabilité

Présenté et soutenu le **8 Juin 2015** par : **William TAÏEB**

Membres du jury :

Monsieur Cyril BLOCH (directeur de mémoire)
Professeur à l'Université Aix-Marseille III
Directeur du Centre de Droit Maritime et des Transports

Monsieur Marc BRUSCHI
Professeur à l'Université Aix-Marseille III
Directeur de L'Institut des Assurances Aix-Marseille.

Année 2014-2015

Tables des abréviations

Aff.	Affaire
Al.	Alinéa
Art.	Article
Bull. civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation, Chambres civiles (I,II,III) commerciales (IV) et sociales (V)
C. tour.	Code du tourisme
CA	Cour d'Appel
Cass. 1 ^{ère} 2 ^{ème} 3 ^{ème} civ.,	Première, deuxième, troisième chambre de la Cour de Cassation
Ch. civ.,	Chambre civile de la Cour de Cassation
Ch. com.,	Chambre commerciale de la Cour de Cassation
Ch. crim.,	Chambre criminelle de la Cour de Cassation
CEE.	Communauté économique européenne
CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne
Coll.	Collection
Comm.	Commentaire
Conv.	Convention
C. transp.	Code des transports
C. Ass.	Code des assurances
C. civ	Code civil
D.	Recueil Dalloz
Décr.	Décret
Dir.	Directive
DMF.	Droit maritime français
Doctr.	Doctrine
Éd.	Edition
Esp.	Espèce
Fasc.	Fascicule
J.-CL	JurisClasseur
JCP G.	La Semaine Juridique
J. Off.	Journal Officiel
L.	Loi
LGDJ	Librairie Générale de droit et de jurisprudence
n.	Note
n°	Numéro
Obs.	Observations
<i>op. cit.</i>	Opere citato
Ord.	Ordonnance
p.	Page
Préf.	Préface
PUAM	Presse Universitaire d'Aix-Marseille
PUF	Presse Universitaire de France
Rec.	Recueil

Règl.	Règlement
Req.	Requête
RGDA	Revue Générale de Droit des Assurances
RTD. Com.	Revue Trimestrielle de Droit Commercial
Sect.	Section
Spéc.	Spécial
Somm.	Sommaire
T. com.	Tribunal de Commerce
TGI	Tribunal de Grande Instance
UE	Union Européenne
v.	Voir

SOMMAIRE

Introduction	p.05
<u>Première Partie.</u> La responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers articulée autour des sources nationales et internationales du droit maritime.	p.14
Chapitre I. La diversité des sources applicables au déplacement de passagers par voie maritime.	p. 14
Chapitre II. La responsabilité du prestataire de voyages : distinctions opérées à l'occasion d'un dommage survenu en cours ou en dehors du transport maritime.	p.35
<u>Deuxième Partie.</u> Le mécanisme de réparation atténué par le principe de limitation de la responsabilité en droit maritime.	p.60
Chapitre I. La limitation de la réparation : pilier du droit de la responsabilité civile du déplacement de passagers par voie maritime.	p.60
Chapitre II. L'assurance, soutien indispensable du droit de la responsabilité civile du déplacement de passagers par voie maritime.	p.78
Bibliographie	p.91

« Comme la mer a donné naissance à la vie terrestre, le droit maritime est générateur du droit en général »¹.

Depuis très longtemps les hommes utilisent la mer pour se déplacer, échanger, découvrir de nouvelles terres. Le temps des conquêtes avait laissé place aux commerçants qui sillonnaient les océans pour commercer avec leurs homologues étrangers.

De ces échanges a commencé à émerger l'idée d'un droit maritime permettant de réguler les activités en mer, principalement défini comme « l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités de la mer »².

La vocation internationale de ce droit n'est pas remise en cause car la mer « à l'inverse des frontières terrestres qui divisent les systèmes juridiques comme elle divise les peuples, a toujours été un trait d'union entre les cultures juridiques comme elle est un lieu de rencontre privilégiée entre les hommes »³.

La codification du droit maritime doublée de l'internationalisme été inévitable, elle a commencé avec des règles coutumières dictées par les **Rôles d'Oléron** et le **Consulat de la Mer** au 15^{ème} siècle exprimées par l'adhésion à une coutume commune de la communauté maritime.

Avec l'intensification des échanges et des voyages, les règles ont évolué laissant une place particulière à l'**Ordonnance de la Marine** en 1681 initiée par Colbert. L'influence de ce texte, sans commune mesure exerça « un impact sur le droit anglais, comme sur le droit américain naissant »⁴.

Cette immixtion du droit maritime dans le droit français a été déterminante et d'une importance considérable lorsque l'on sait que le droit maritime a inspiré le droit de la responsabilité dans son ensemble.

¹ R. SCHADÉE, « La mer comme mère du droit », in *Études offertes à R.Rodière* : D.1981, p.513.

²P. BONASSIES et Christian SCAPEL, « *Traité de droit maritime* », LGDJ, 2010, 2^{ème} éd, p.1.

³ MM. Bonassies et Scapel, *op. cit*, p.10.

⁴ MM. Bonassies et Scapel, *op. cit*, p.11.

Si l'on décide plus largement d'étendre l'influence du droit maritime et des échanges internationaux au droit des assurances, on remarque facilement que le concept de risque animant les échanges maritimes s'intègre parfaitement dans la notion assurantielle.

Le risque est, en effet l'un des éléments central de l'assurance et désigne « un événement dommageable dont la survenance est incertaine »⁵. Au terme des escapades maritimes, le risque était bel et bien présent, car la majorité des voyages n'arrivaient pas à destination ce qui pouvait poser problème pour le marchand qui perdait sa cargaison ainsi que son équipage. À cette époque, l'inconnu était une donnée importante non négligeable car les événements climatiques ne laissaient aucune chance aux équipages. Cette notion de risque en droit maritime a fortement contribué à entraîner la « naissance du concept de risque en droit des assurances maritimes »⁶.

À côté de la notion de risque maritime, la notion d'aléa a aussi été très importante dans la mesure où elle constitue d'une part, un élément incontournable assimilable à la notion d'assurance, mais d'autre part l'aléa dans le domaine maritime était une donnée à prendre en compte avec la plus grande précaution car les voyages étaient périlleux. Au fil des siècles, le progrès a permis de réduire considérablement l'aléa dans le domaine maritime (coques en acier, instruments de navigation, invention du moteur qui remplaçait les voiles).

L'ancêtre de l'assurance maritime était le « prêt à la grosse aventure », cette technique permettait au commerçant de faire financer le voyage maritime par un tiers, moyennant le versement d'un taux d'intérêt très élevé si le bateau arrivait à destination. Le but était de faire peser sur un tiers, les risques de la traversée⁷.

⁵ G. CORNU, « *Vocabulaire juridique* », PUF, 10^{ème} édition, 2014.

⁶ F.-X. PIERRONNET, « Transport maritime de passagers et de leurs bagages – Responsabilité du transporteur de passagers », *JurisClasseur Transport*, Fasc.1278, 2012, p.3.

⁷ Lexinter, « Le prêt à la grosse aventure », [http://www.lexinter.net/JF/pre_t_a_la_grosse_aventure.htm]

Tant sur le plan de l'innovation que sur le plan juridique, le transport maritime a donc évolué d'une manière extrêmement rapide et coordonnée.

Même si le transport maritime a été dominé par le transport de marchandises, il faut avouer que le transport de passagers a commencé à prendre de l'ampleur depuis la révolution industrielle, c'est à dire depuis que les navires ont été suffisamment fiables d'un point de vue sécuritaire permettant de réaliser sans encombre les traversées. Et de ce fait, le postulat qui consistait à penser que le droit maritime avait influencé le droit de la responsabilité prend tout son sens.

Le transport maritime de passagers a connu son apogée au début du 20^{ème} siècle avec des traversées réalisées entre les Etats-Unis et la France, mais aussi dans tous les coins de la méditerranée (Italie, Egypte, Espagne..).

Les navires étaient de plus en plus spacieux, rapides, fiables malgré quelques naufrages dont le plus important reste sans doute celui du *Titanic* en 1912, accréditant la thèse que « *le risque zéro n'existe pas* »⁸.

L'instrument indispensable qui animait les relations entre les passagers et les transporteurs maritimes était le contrat de passage. En effet, défini par **l'article 34 de la Loi du 18 juin 1966** sur les contrats d'affrètements et de transports maritimes, il représente « *le contrat par lequel l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix de passage* ».

Le volet contractuel représente la tête d'épingle de cette analyse dans la mesure où l'intérêt se concentrera autour du contrat liant le passager au transporteur.

De ce fait, il sera naturel d'exclure toutes les dispositions relatives aux transports de passagers bénévoles, de passagers clandestins et aux activités de plaisances⁹ qui représentent le domaine délictuel du transport maritime de passagers.

⁸ **F.-X. PIERRONNET**, *J.-CL 1278, op. cit*, p.3.

⁹ Cass. civ. 2^{ème}, 18 octobre 2012 n°11-14155, *DMF 2013*, note **P.BONASSIES**, les juges avaient motivé leurs décisions sur un fondement contractuel alors que l'activité de plaisance est généralement soumise à l'article 1384-1 C. civ. (responsabilité du fait des choses). Cette décision doit être tempérée puisque elle est considérée comme isolée, l'activité de plaisance étant toujours assimilée au volet délictuel de la responsabilité.

De tout contrat découlent des obligations à la charge des parties, et si les obligations des passagers ne donnent pas lieu à de longs développements (l'obligation principale étant de payer le prix du transport), les obligations du transporteurs sont quant à elles plus intéressantes et permettent de mieux analyser le chevauchement du droit maritime avec le droit de la responsabilité.

Le droit de la responsabilité contractuelle a élevé l'obligation de sécurité à son paroxysme, obligation fondamentale pour le transporteur maritime.

En effet face à un élément que l'on ne peut maîtriser, la sécurité devient un enjeu primordial relatif au passager, enjeu qui tient pour responsable le transporteur en cas de dommages sur sa personne.

L'obligation de sécurité est une « création purement prétorienne, née à l'occasion d'un contrat de passage entre Tunis et Bône »¹⁰ que la Doctrine matérialisa comme « la naissance de la responsabilité civile »¹¹.

Par cette obligation de sécurité, le transporteur doit faire « toutes diligences afin d'assurer la sécurité des passagers »¹².

Le manquement à cette obligation de sécurité engageait nécessairement la responsabilité du transporteur. Or, même si la position n'a pas toujours été très claire sur le régime de responsabilité applicable au transporteur maritime de passager, on a pu qualifier avant l'instauration de l'obligation de sécurité, que ce régime relevait de la responsabilité délictuelle.

Or depuis la position prise par la Haute cour en 1911, les juges considéraient que la responsabilité du transporteur de passagers par voie maritime avait un caractère contractuel car « le transporteur s'engageait, au moins tacitement, à mener le voyageur à destination sain et sauf »¹³.

¹⁰ Cass. civ. 21 nov. 1911, *Cie gén. Transatlantique c/ Zbidi Hamida ben Mahmoud*.

¹¹ **J. JULIEN**, « La responsabilité civile du fait d'autrui. Ruptures et continuités », *PUAM*, 2001, n°169, p.216.

¹² art. 36 L. 18 juin 1966.

¹³ **F.-X. PIERRONNET**, *J.-CL 1278, op. cit*, p.5.

L'obligation contractuelle de sécurité était née, assimilée à une obligation de résultat à la charge du transporteur qui ne pouvait être écartée que si ce dernier prouvait que l'accident provenait d'une cause étrangère.

Cette position adoptée par les juges a mené à l'instauration de clauses limitant la responsabilité du transporteur dans les contrats de passages, ce qui était bien entendu défavorable au passager.

Ces clauses n'ont évidemment pas durées dans le temps, les juges préférant revenir à une interprétation « mixte » de la responsabilité du transporteur maritime en fonction de la nature du dommage. Par là même, l'obligation de sécurité fut atténuée sous la pression des transporteurs du fait de la spécificité du domaine maritime. L'explication trouve sa source dans le fait que le passager se retrouve libre de ses mouvements lorsqu'il voyage à bord du navire, et par conséquent il joue un rôle actif dans la réalisation du dommage.

Il paraissait injuste de faire peser sur le transporteur, une obligation de sécurité résultat.

La notion de responsabilité pour faute a donc ressurgi en droit maritime, car lorsque le dommage causé au passager représentait des blessures corporelles, ce dernier devait prouver la faute du transporteur consécutive à une mauvaise exécution du contrat.

Il fallait s'interroger sur la place des ayants droits lorsqu'un passager était décédé et surtout sur la nature du régime de responsabilité applicable au transporteur.

Pour eux, un choix était envisageable entre le régime fondé sur une responsabilité contractuelle ou délictuelle du transporteur.

Les juges du Quai de l'horloge ont décidé que « les ayants droits de la victime décédée pouvaient agir sur le terrain contractuel, pour bénéficier de l'obligation de sécurité tirée du contrat de transport, en vertu d'une stipulation pour autrui, que le voyageur aurait tacitement intégré dans ce contrat »¹⁴.

Ainsi, un choix a été rendu possible pour les ayants droits qui pouvaient refuser la stipulation pour autrui et se placer sur le terrain de la responsabilité délictuelle, en

¹⁴ **F.-X. PIERRONNET**, *J.-CL 1278, op. cit*, p.6.

faisant valoir qu'ils avaient un droit propre à réparation pour leur préjudice personnel, et invoquer leur qualité de tiers par rapport au contrat de transport »¹⁵.

Le principal intérêt pour les ayants droits d'agir sur le fondement de la responsabilité délictuelle était de pouvoir « contourner les clauses limitant ou exonérant la responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages »¹⁶.

Ces questions se sont aussi posées en matière de croisières maritimes car leur développement est consécutif à un regain d'intérêt des consommateurs friands de voyages, de découvertes et d'évasions lointaines.

La croisière a notamment trouvé sa définition dans le **Règlement (UE) du Conseil Européen du 24 novembre 2010** et représente « un service de transport par mer ou par voie de navigation intérieure exploité exclusivement à des fins de plaisance ou de loisirs, complété par un hébergement et d'autres prestations, consistant en plus de deux nuitées à bord »¹⁷.

Ainsi, une distinction s'opère entre la croisière maritime et le transport stricto sensu et comme le précisait le **Professeur P.BONASSIES**, la croisière consiste « à offrir et à fournir à des clients, dénommés croisiéristes, une prestation principale de voyage maritime, dans des conditions particulières de confort, d'agrément, prestation généralement accompagnée de prestations complémentaires »¹⁸.

Mais cela n'est pas sans dangers et c'est ainsi que le statut de l'organisateur de croisière a été posé par le législateur national, ainsi que l'encadrement de sa responsabilité. La Cour de Cassation a eu l'occasion de préciser la définition de l'organisateur de croisières qu'elle qualifie comme « celui qui assure l'entière conception du voyage proposant un programme préétabli et détaillé en faisant son affaire de la mise en œuvre des moyens nécessaires à sa réalisation, notamment par le choix du transporteur. Une

¹⁵ **F.-X. PIERRONNET**, *J.-CL 1278, op. cit*, p.6.

¹⁶ Cass. req. 27 juill. 1925, *DP 1926*, 1, p.5, note **G.RIPERT**.

¹⁷ art. 3§t Règl. UE n°1177/2010 du 24 novembre 2010.

¹⁸ **P. BONASSIES**, « *Le droit positif français en 1992* », *DMF 1993*, p.15.

croisière est un voyage pour partie maritime organisé pour un certain nombre de personne et proposé par voie d'offre publique de contrat »¹⁹.

On comprend que la notion d'organisateur de croisière est très proche, sinon quasi-identique à celle d'un agent de voyages qui lorsqu'il organisera une croisière pour ses clients, sera soumis au même régime.

Ainsi pour la partie maritime, la responsabilité de l'agent de voyages sera calquée sur celle du transporteur maritime, mais il bénéficiera d'un régime propre concernant l'engagement de sa responsabilité lorsqu'un dommage sera survenu au cours d'une excursion réalisée hors transport mais souscrite au moment de la souscription du voyage.

Quant à l'obligation de sécurité, elle sera commune au transporteur maritime ainsi qu'à l'agent de voyages qui en seront débiteurs au titre des obligations incidentes à la conclusion du contrat.

Ce qui différencie la croisière maritime du transport « pur » concerne la présence d'un forfait touristique défini à l'article L.211-2 du Code du tourisme **(V. Infra)**.

Les biens des passagers n'ont pas été mis de côté lorsqu'il a fallu évoquer la responsabilité du transporteur maritime, et les législateurs internationaux comme nationaux ont intégrés ces questions aux seins des différentes Conventions internationales et lois internes de nature à favoriser la protection du passager-victime.

Enfin, la question de la réparation était au centre des interrogations du fait des montants astronomiques que peuvent représenter les naufrages de navires ainsi que les indemnisations qui en découlent.

Une conception maritimiste pose un principe tout à fait innovant par rapport aux autres branches du droit, il s'agit de la limitation de la responsabilité dont a bénéficié et bénéficie encore le transporteur maritime.

Le transporteur a toujours pu limiter sa responsabilité même à l'égard des tiers.

¹⁹ **S. SCHWEITZER et J.-B. CHARLES**, « Croisière maritime », *JurisClasseur Transport*, Fasc.1290, 2013, p.9.

Mais ce principe n'est pas absolu et le transporteur encourt la déchéance de son droit à limitation de responsabilité en cas de faute personnelle de sa part **(V. Infra)**.

Ce principe de limitation de responsabilité a été posé exclusivement pour le transporteur maritime dans la mesure où cet outil permet de pouvoir assurer le risque, sans quoi les assureurs s'exposeraient à des réparations illimitées, et le risque deviendrait inassurable.

Les assureurs ont longtemps joués un rôle important dans la prise en charge du risque maritime, la Grande-Bretagne représentait d'ailleurs le berceau de l'assurance maritime avec la prise en charge des risques par les P & I Clubs.

Le marché de l'assurance maritime de transports français n'est pas en reste et le législateur national a dû réformer ce domaine pour permettre aux professionnels français de l'assurance d'être compétitifs sur ce marché.

Par l'**Ordonnance du 15 juillet 2011**, une réforme majeure d'assurance des transports permettait « d'unifier le droit des assurances applicables à la branche transport, et prendre en considération sa spécificité et consacrer le principe de liberté contractuelle »²⁰.

Cette réforme a eu pour objet de modifier le champ du Titre VII en regroupant l'assurance maritime, fluviale et lacustre, aérien et aéronautique, spatial et marchandises transportées.

En terme de transports de passagers, la principale couverture est représentée par l'assurance responsabilité, laquelle permettra une prise en charge financière des dommages corporels ou matériels qu'un transporteur responsable aura causé au passager.

Les agents de voyages n'échappent pas à la règle puisqu'eux aussi sont dans l'obligation de souscrire une assurance responsabilité civile dans le cadre de l'exercice de leurs activités.

²⁰ **F. TURGNÉ**, « Assurances maritimes et transports », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 989, 2013, p.11.

Au cours de ce développement, il sera question de savoir quels sont les mécanismes juridiques permettant d'assurer la protection et la réparation des dommages causés au passager-croisiériste en cas d'inexécution des obligations des professionnels du transport maritime?

Afin de répondre valablement à cette interrogation, il s'agira de comprendre comment les sources internationales et nationales ont pu déterminer la responsabilité du transporteur de passagers par voie maritime **(Partie 1)**.

Une fois le régime de responsabilité déterminé, la question de la réparation du préjudice intervient avec, au préalable, la possibilité pour le transporteur de pouvoir accéder à une limitation de responsabilité sous conditions **(Partie 2)**.

Première Partie. La Responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers articulée autour les sources nationales et internationales du droit maritime.

D'emblée, lorsque l'on se penche sur l'étude du transport maritime de passagers, le droit maritime oblige le juriste à prendre en compte la diversité des sources applicables dans cette matière.

Initialement ces sources étaient de nature internationales, mais très vite le législateur français a dû s'investir et codifier ces dispositions, avant que la pression de l'Europe ne se fasse de plus en plus pressante. Cette diversité a inévitablement entraîné la question fondamentale de l'articulation et de la cohabitation de certaines sources **(Chapitre 1)**.

De ce fait, lorsqu'un litige apparaissait entre un transporteur maritime ou un organisateur de croisières (agent de voyages dans 90% des cas), la question de sa responsabilité était une question centrale et c'est vers le contrat de transport et vers le contrat de voyage que le passager-victime devait se tourner.

Or, ces contrats incluent ou font référence automatiquement à ces textes qui dictent le régime de responsabilité du prestataire de voyages **(Chapitre 2)**.

Chapitre I. La diversité des sources applicables au déplacement de passagers par voie maritime.

L'identification des sources du droit applicable au transport maritime de passagers est un préalable indispensable nécessaire à l'étude de la loi applicable en cas de dommages.

Le caractère international du droit maritime n'est aucunement remis en cause, il en est même la clé de voute de l'impulsion de certaines sources.

À partir de ces constatations, force est de constater que le droit international a été le point de départ de l'émergence de ces sources matérialisées par les Conventions, ratifiées ou non par les Etats.

Quant au droit interne, il s'est naturellement trouvé affecté de l'apparition de textes régissant le droit maritime ce qui a poussé le législateur à s'adapter en codifiant certaines dispositions.

Mais depuis une vingtaine d'années, l'effervescence autour de l'Union européenne a permis l'émergence d'un droit communautaire qui organise également le droit maritime et plus précisément le transport de passagers en mer. Il s'applique dans la majorité des situations en raison du principe de hiérarchie des normes.

La variété des sources du droit maritime est importante (**Section 1**) et leurs articulations d'autant plus complexes.

En matière de transport de passagers, les conflits de lois sont rares mais peuvent exister. L'établissement des règles de conflits de lois est un exercice difficile du fait de la multiplicité des lois étatiques, de ce fait l'existence de règles uniformes provenant ou non de conventions internationales rendent indispensable le recours à des instruments de sélection ou de désignation du droit applicable à une relation juridique déterminée (**Section 2**).

Section 1. La variété des sources du droit maritime.

La vocation internationale du droit des transports est sans conteste, un élément clé dans la création des conventions.

Le droit maritime n'échappe pas à cette dimension et si depuis longtemps, les nombreux voyages se sont réalisés par voie maritime, les premières conventions sont assez récentes.

Plus précisément, le transport maritime de passagers a tout d'abord été réglementé par le droit international articulé autour des **Conventions internationales (§1)**.

C'est aussi le cas dans le domaine des croisières maritimes où le statut de l'organisateur de croisières ainsi que celui du croisiériste a été défini.

Une des spécificités relative à la France trouve son point de départ dans le refus de ratification de ces conventions. En cas de litige, lorsque le justiciable souhaitait se prévaloir d'une disposition contenue au sein d'une convention internationale non ratifiée par la France, le juge écartait *de facto* la disposition et soulevait l'inapplicabilité de la convention.

Afin de pallier à ce vide juridique, le législateur a décidé d'encadrer le transport de passagers par voie maritime par **la loi du 18 juin 1966** et d'organiser le statut et la responsabilité des organisateurs de voyages par **la loi du 13 juillet 1992 (§2)**.

Enfin, une troisième source est venue réglementer le transport de passagers par voie maritime en profitant de l'émergence de l'Union européenne. Le droit communautaire s'est alors emparé de la matière grâce à l'instauration du **Règlement (CE) n°392/2009 du 23 avril 2009 « accidents maritimes »** relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers en cas d'accident dans l'unique but d'encadrer la responsabilité du transporteur et d'offrir une protection supplémentaire aux passagers en cas d'accident **(§3)**.

§ 1. Le droit international : point de départ de la réglementation en matière de transport maritime de passagers.

Le droit international a été précurseur dans la réglementation du transport maritime de passagers. Dès le milieu du 20^{ème} siècle, les conventions internationales ont pris le soin d'organiser un régime spécifique dans le domaine du droit maritime.

Plusieurs d'entre elles ont ainsi vu le jour, les premières dès le déclin des grands paquebots (**le Titanic en 1912, le Normandie 1935, le Queen Elizabeth 1940**)²¹.

La Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matières de transport de passagers par mer fut la première et l'unique convention ratifiée par la France. Elle fut adoptée dans le cadre du Comité Maritime International (C.M.I) et publiée par décret le 1^{er} juillet 1965²², puis rendue applicable en France avant d'être dénoncée le 3 décembre 1975²³.

Elle prévoyait plusieurs règles assez intéressantes, notamment en terme de conservation du navire et de charge de la preuve.

Le transporteur devait exercer une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité pendant le voyage et assurer la sécurité des passagers à tous égards.

Si un accident propre au passager intervenait lors la traversée, la charge de la preuve pesait sur ce dernier et devait établir que le transporteur avait manqué à ses obligations. Dans le cas d'un sinistre de grande ampleur (nauffrage, abordage, échouement, explosion ou incendie), la charge de la preuve se renversait et il revenait au transporteur de prouver que le fait dommageable occasionnant la mort ou les blessures d'un passager ne lui était pas imputable.

Cette convention fut très vite mise de côté à cause du faible nombre d'adhésion des Etats, mais surtout car elle ne réglait pas la question de la responsabilité du transporteur maritime à propos des bagages transportés.

La dénonciation par la France intervenue le 3 décembre 1975 de la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961, provient de l'adoption par le Comité Maritime International d'une nouvelle convention, **la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967** pour

²¹ Wikipédia, « La liste des plus gros paquebots », [http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_gros_paquebots]

²² J. Off. 7 juill.1965, D. n°65-533 ; JCP G 1965, III, 31186.

²³ C. LEGENDRE, « Dénonciation par la France de la Convention de 1961 sur le transport de passagers par mer, DMF 1977, p. 188.

l'unification de certaines règles en matières de transport de bagages de passagers par mer.

Cette nouvelle convention avait pour avantage de résoudre le problème des bagages ce que ne prévoyait pas la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961.

Le problème majeur résidait dans l'incohérence avec le régime de responsabilité du transporteur. Les Etats refusèrent d'adhérer à un tel traité et la Convention du 27 mai 1967 n'entra jamais en vigueur.

Le domaine d'application de la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 est strictement encadré et ne concerne que les transports internationaux.

En effet, **l'article 1^{er} de la Convention du 29 avril 1961** dispose que « *le transport international signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents* ».

De plus, **l'article 2 de ladite Convention** dispose que « *les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux soit effectués par un navire battant le pavillon d'un Etat Contractant, soit lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat contractant* ».

Face à la dénonciation de la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 par la France d'une part, et à la non-ratification de la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 d'autre part, l'Organisation Maritime Consultative Internationale (O.M.C.I) devenue Organisation Maritime Internationale (O.M.I) confia à un groupe de travail composé d'experts, de juristes et de professionnels, la rédaction d'une nouvelle convention. Le manque d'harmonie entre les deux précédents textes était la cause d'une volonté internationale de se munir d'une nouvelle convention.

Le 13 décembre 1974, **la Convention d'Athènes** est signée. Cette dernière vise aussi bien le transport maritime de passagers, que le transport de leurs bagages. Elle entra en vigueur le 28 avril 1987 mais fut ratifiée par un nombre très limité d'Etats (seulement 23 Etats au 30 juin 2002)²⁴. Pour sa part, la France a refusée de ratifier cette convention.

²⁴ Ministère chargé des affaires maritimes, « la sécurité des passagers », [www.mer.equipement.gouv.fr/securite/02_navires/04_passagers/index.htm].

Mais l'on constate que de manière générale, dans tous les domaines où existe une convention internationale, la France reste volontairement à l'écart des nouveautés, préférant ne participer à aucune des conventions existantes.²⁵

La Convention d'Athènes a fait l'objet d'un premier Protocole le 19 novembre 1976, puis d'un second le 29 mars 1990. Le troisième Protocole du 1^{er} novembre 2002 est le plus important car il permet une modification très importante de la version initiale et « opère une mise à jour essentielle dans le domaine de la responsabilité du transporteur maritime de passagers »²⁶.

Ce dernier a fait l'objet de « *lignes directrices* » adoptées par l'Organisation Maritime Internationale le 19 octobre 2006, dont la valeur juridique est imprécise car elles prévoient que les Etats, lors de la ratification du dernier Protocole, « devraient » assortir leur ratification de diverses réserves.

Le domaine d'application de la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 modifiée par le Protocole d'Athènes du 1^{er} novembre 2002 est encore plus large que ce que prévoyait la Convention de Bruxelles du 29 Avril 1961.

En effet, **son article 2** dispose que « *la Convention est applicable lorsque :*

- *Le navire bat pavillon d'un Etat partie à la présente convention ou est immatriculé dans un tel Etat.*
- *Le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente convention.*
- *Selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente convention ».*

Grâce à cette délimitation précise du champs d'application, la Convention d'Athènes de 1974 permet de façon illusoire, de faire espérer aux Etats l'ayant ratifiée, que les transporteurs maritimes de passagers seraient plus diligents ce qui permettrait *de facto*, d'obtenir une baisse des catastrophes maritimes.

²⁵ **A. VIALARD**, « *Sisyphé et l'unification internationale du droit maritime*, DMF 1999, p. 213.

²⁶ **P. GRIGGS**, « *Le protocole d'Athènes* », DMF 2002.291 ; comm. **P. BONASSIES**, DMF 2003, Hors-série n°7, n°2.

En matière de transport de passagers comme en matière de croisières maritimes, le champ d'application de ces textes n'a jamais eu directement de portée devant les juridictions françaises car la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 a été dénoncée, et la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 n'a jamais été ratifiée.

Or, un projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages est actuellement à l'étude sur les bancs de l'Assemblée Nationale.²⁷

Afin de palier au vide juridique entourant le transport maritime de passagers et de leurs bagages, le législateur français a dû légiférer pour offrir au passager et au croisiériste, des solutions juridiques.

§2. Le droit interne, remède palliatif au vide juridique entourant le transport maritime de passagers.

Il aura fallu attendre la **loi n°66-420 du 18 juin 1966** sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et son **décret d'application n°66-1078 du 31 décembre 1966** pour que le droit du transport maritime de passagers soit spécifiquement encadré.

Plus précisément, il s'agissait de régler les questions liées à la responsabilité du transporteur maritime et de l'organisateur de croisière puisque jusqu'à cette date, les juges soutenus par la doctrine, avaient le monopole quasi exclusif du règlement de ces litiges. Ces dispositions sont contenues au sein du Titre III qui les encadrent de manière stricte.

Le législateur a dû remédier à ce vide juridique, et ce même si le Code civil contenait en son sein, une disposition faisant allusion au transport de personnes. En effet, **l'article 1779 2° du C. civ.** dispose « *celui des voituriers, tant par terre que par eau, qui se chargeant du transport de personnes ou de marchandises* ».

²⁷ Projet de loi ratifiant la Convention d'Athènes de 1974, [<http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.html>].

La loi du 18 juin 1966 représente donc un mouvement important de réforme du droit maritime, la nécessité de doter le transport maritime d'une législation spécifique apparaît comme indispensable.

Initialement, le champ d'application de la Loi du 18 juin 1966 s'appliquait à tous les transports de passagers par mer, à l'exception de ceux qui pourraient se trouver à bord de navires de guerres ou de navire d'État exclusivement affectés à un service public. Le transport gratuit effectué par une entreprise de transport maritime rentrait également dans les prérogatives de la loi (les invités par exemple).

A contrario, les dispositions ne trouvaient pas à s'appliquer au transport bénévole ou clandestin.

Ce n'est que par l'action de l'**Ordonnance du 28 octobre 2010**²⁸ que les articles de la Loi du 18 juin 1966 ont été abrogés, entraînant par là même, la création du **Code des Transports**.²⁹

Quant aux dispositions réglementaires issues du Décret du 31 décembre 1966, elles demeurent toujours en vigueur.

Désormais, le transport de passagers par voie maritime est contenu aux articles L. 5420-1 et suivants du Code des transports, article qui depuis l'Ordonnance du 9 juin 2011³⁰ a limité le champ d'application dudit code : « *Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux transports régis par le 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* ».

Concernant le domaine de la croisière maritime, la Loi du 18 juin 1966 fait référence de manière expresse au titre de croisière³¹ ainsi qu'à la responsabilité de l'organisateur de croisière.³² À la suite de l'abrogation de la loi par l'ordonnance du 28 octobre 2010

²⁸ Ord. n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

²⁹ J. Off. 22 janvier 2011.

³⁰ Ord. n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritime : J. Off. 11 juin 2011.

³¹ Art. 47 L. 18 juin 1966.

³² Art. 49 L. 18 juin 1966.

relative à la partie législative du code des transports, seule la partie relative à l'organisateur de croisière est restée intacte et demeure toujours en vigueur. De ce fait, le code des transports ne reprend aucune notion touchant de près ou de loin la croisière maritime en tant que telle.

Lorsqu'au cours d'une croisière maritime, un dommage survient et résulte de l'exécution du transport maritime, les dispositions du Code des transports trouvent à s'appliquer. En effet, **l'article 49 de la loi de 1966** dispose que « *si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisières est responsable dans les conditions et les limites des articles 37 à 44* ».

Or, les articles 37 et 44 de ladite loi abrogés par l'Ordonnance du 28 octobre 2010 sont codifiés aux **articles L. 5421-3 à L. 5421-10 du Code des transports** et régissent la responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages aux passagers et de dommages ou pertes de bagages.

Un autre texte de droit interne est venu réglementer le statut des organisateurs de croisière, il s'agit de la **Loi du 13 juillet 1992** fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours.³³

Cette loi, comme la précédente, fut abrogée par le biais **de l'Ordonnance du 20 décembre 2004** emportant codification des dispositions de la loi aux **articles L. 211-1 et suivants du Code du tourisme**.

La particularité du contrat de croisière réside dans une double approche : la présence d'un contrat de transport (sur un navire) et la présence d'activités touristiques connexes.

Grâce à ces observations, il est important de remarquer que le croisiériste n'est plus un passager effectuant une traversée quelconque, il devient un consommateur à part entière et profite des dispositions de la Loi du 13 juillet 1992 qui lui offre une protection particulièrement efficace.

À ce titre, l'apport essentiel de la Loi de 1992 réside dans la possibilité pour les consommateurs d'engager la responsabilité de plein droit des agences et organisateurs

³³ J. Off. 14 juillet 1992.

de voyages, ainsi qu'une responsabilité du fait d'autrui en cas d'inexécution ou de manquement contractuel.

La responsabilité de ces acteurs peut aussi être soulevée concernant des manquements aux obligations d'informations et d'assurance, mais aussi en cas de modification ou d'annulation du séjour qui n'aurait pas été porté à la connaissance du consommateur.

La caractéristique essentielle qui différencie la croisière maritime du simple transport de passager est la présence du **forfait touristique**.

L'article L. 211-2 du Code du tourisme le définit comme « *la prestation :*

1° Résultant de la combinaison préalable d'au moins deux opérations portant respectivement sur le transport, le logement ou d'autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement et représentant une part significative dans le forfait ;

2° Dépassant vingt-quatre heures ou incluant une nuitée ;

3° Vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris ».

Les juges de la Cour suprême ont pu déterminer que « *le contrat par lequel une agence de voyages s'oblige envers ses clients à une prestation comprenant le transport, une croisière fluviale et maritime, diverses excursions et l'hébergement constitue un forfait touristique au sens de l'article 2 de la loi n° 92-645 du 13 juillet 1992* ». ³⁴

A contrario, « une croisière maritime ne s'accompagnant pas d'autres prestations telles que le transport ou des excursions ne peut être qualifiée de forfait touristique au sens de l'article 2 de la loi n° 92-645 du 13 juillet 1992, par conséquent, il revient à la loi n°66-420 du 18 juin 1966 régissant l'organisation de croisière maritime de s'appliquer ». ³⁵

Si l'on se réfère à la seule lecture de **l'article L. 211-2 du Code du tourisme**, il est possible de se rendre compte que sont exclus les transports incluant une nuit passée à

³⁴ Cass., 1^{ère} Civ., 18 oct. 2005, *Navire Dreamward NDS Voyages c/Rosa* : JurisData n°2005-030307 ; *DMF 2006*, p.668.

³⁵ CA Aix-En-Provence, 7 mars 2006 : JurisData n°2006- 300951.

bord, et l'on considère les repas servi par le transporteur comme des prestations accessoires au contrat de transport.³⁶

De même, la responsabilité du voyageur ne peut être recherchée à propos de la vente de titres de transports aérien ou d'autres titres de transports sur lignes régulières, qui n'entrent pas dans le cadre du forfait touristique.³⁷

Néanmoins, la frontière n'est pas toujours évidente à déterminer en ce qui concerne l'application des règles régissant le contrat de consommation ou celles régissant le contrat de transport.

En effet dans un célèbre **arrêt Pammer du 7 décembre 2010**, la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) a jugé que « *le contrat ayant pour objet un voyage en cargo, comprenant une salle de sport, une piscine extérieure, un salon, l'accès à la vidéo et à la télévision de Trieste à destination de l'Extrême Orient constitue un contrat de transport qui, pour un prix forfaitaire, combine voyage et hébergement* ». ³⁸

Les juges européens considèrent que ce contrat devait être soumis aux règles du contrat de consommation et non aux règles du contrat de transport.

La jurisprudence a éprouvé quelques difficultés dans la motivation des décisions dans le domaine du transport maritime de passagers, ne pouvant se rattacher aux conventions internationales non ratifiées ou tout simplement dénoncées **(V. Supra)**.

Il était donc nécessaire de repenser et aplanir les règles préexistantes, en les uniformisant.

C'est au droit de l'Union européenne qu'à été confié cette tâche particulièrement épineuse.

³⁶ CA Colmar, 3^{ème} Civ., 4 juin 2003, n°98/06525 : JurisData n°2003-235259.

En l'espèce, en matière de transport aérien, le demandeur soutenait que la fourniture du repas par la compagnie rentrait dans la définition du forfait touristique et souhaitait se prévaloir des dispositions protectrices du Code du Tourisme. La Cour d'Appel le débouta de ses demandes.

³⁷ Art. L. 211-16 et L. 211-17 C. tour.

³⁸ CJUE, 7 décembre 2010, aff.C-585/08, *Pammer* : Rec. CJUE 2010, I, p.12527.

§3. Le droit communautaire nécessaire à l'uniformisation des règles relatives au transport maritime de passagers.

Les travaux de l'Union européenne sur la question de la responsabilité des transporteurs de passagers ont débutés dans le domaine du transport aérien en 1997. L'adoption par la Commission Européenne du Règlement (CE) n°2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents permet d'engager les réformes nécessaires à la protection des passagers. Ce règlement a lancé le processus de refonte du droit communautaire de transport de passagers.

Cette réforme a suivi son cours jusqu'en 2009, date à laquelle la Communauté Européenne a doté le droit maritime d'un véritable texte permettant l'engagement de la responsabilité des transporteurs maritimes de passagers en cas d'accidents.

Le Règlement (CE) n°392/2009 du 23 avril 2009 dénommé Règlement « *accidents maritimes* » entré en vigueur le 31 décembre 2012 établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport maritime de passagers.

Il contient en son sein, les dispositions de la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole d'Athènes de 2002.

Il vient compléter la Convention en y ajoutant certaines règles plus protectrices pour les passagers (règles relatives à l'information, avance en cas de décès ou lésions corporelles).

Par voie de conséquence, les « lignes directrices de l'OMI » du 19 octobre 2006 reprises par le Protocole additionnel d'Athènes du 1^{er} novembre 2002, prennent part dans le contenu du Règlement.³⁹

Quant au champ d'application, **l'article 2** dispose que « *Règlement « accidents maritimes » du 23 avril 2009 s'applique à tout transport international au sens de l'article 1^{er}, point 9, de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un*

³⁹ Art. 1 Règl. (UE) 23 avril 2009 « Accidents maritimes ».

seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE lorsque:

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

Les États membres peuvent appliquer le présent règlement à l'ensemble des voyages maritimes nationaux ».

Sur ce dernier point, la France n'a pas opté pour cette possibilité et soumet l'application du Règlement aux transports réalisés exclusivement en France, à bord des navires des classes A et B depuis le 31 décembre 2012.⁴⁰

Le navire de « classe A » représente le navire effectuant des voyages nationaux autres que les voyages couverts par les classes B, C et D. Le navire de « classe B » est défini comme le navire effectuant des voyages nationaux au cours desquels il ne se trouve jamais à plus de 20 milles nautiques de la côte.

De plus, ce Règlement n'est pas applicable aux transports de passagers régis par le Code du transport **(V. Supra)**.

L'objectif principal de ce texte n'est pas novateur, il ne s'agissait pas de créer un nouveau régime de responsabilité applicable au transporteur. Il fallait d'avantage regrouper les solutions existantes et faciliter l'application des conventions internationales.

De ce fait, les conflits de lois en matière de transport de passagers seront réduits à l'extrême **(V. Infra)**.

Néanmoins, une interrogation se pose lorsque l'on s'aperçoit que le Règlement « accidents maritimes » incorpore dans son Annexe la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 modifiée par le Protocole d'Athènes du 1^{er} octobre 2002. En effet, ces

⁴⁰ *À contrario*, des Etats comme les Pays-Bas ou le Danemark ont choisi d'appliquer le Règlement à tous les transports nationaux.

deux derniers textes n'ont pas encore été ratifiés par la France, *a fortiori* ils devraient être écartés par le juge lors de l'instance si elles se trouvaient soulevées par le justiciable.

Or, le Règlement européen est par définition, d'applicabilité directe en droit français, ce qui peut laisser croire que de manière indirecte, les conventions internationales non-ratifiées par la France trouveraient à s'appliquer devant le juge interne.

Concernant le domaine de la croisière maritime, il peut paraître surprenant qu'aucune mention ne la prévoit, même si elle n'est pas exclue pour autant. **L'article 7 du Règlement du 23 avril 2009** relatif à l'information due au passager fait tout de même référence au voyage à forfait. Nous pouvons penser qu'inclure les dispositions relatives à la croisière maritime dans le Règlement aurait été judicieux dans la mesure où l'objectif avoué de ce texte reposait sur l'uniformisation des règles de responsabilités relatives au transport maritime de passagers.

À la suite de l'adoption du Règlement (CE) n°392/2009 du 23 avril 2009 « accidents maritimes », l'Union Européenne s'est attelée à remodeler le droit des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure.

Le Règlement (UE) n°1177/2010 du 24 novembre 2010 dit « *Règlement droits des passagers* » entré en vigueur le 18 décembre 2012 institue de nouvelles règles favorisant la protection du passager.

Il concerne les droits des passagers en cas de retard ou d'annulation, les droits des passagers à mobilité réduite, les informations minimales à fournir aux passagers.⁴¹ De plus, son champ d'application est large car il couvre les services de transport de passagers entre des ports situés sur le territoire de pays membres de l'Union européenne ainsi que les services de transport entre ces ports et des ports situés en dehors de l'Union européenne.

Les croisières maritimes sont, quant à elles, visées expressément à **l'article 3 §1 du dit Règlement** qui les définit comme « *un service de transport par mer ou par voie de navigation intérieure exploité exclusivement à des fins de plaisance ou de loisirs, complété*

⁴¹ Art. 1^{er} Règl. 24 novembre 2010 « Droit des passagers ».

par un hébergement et d'autres prestations, consistant en plus de deux nuitées à bord ».

Certaines dispositions qui relèvent de la croisière maritime sont néanmoins exclues. On peut penser à l'obligation d'information des passagers sur des correspondances disponibles lorsque la correspondance a été manquée en raison d'une annulation ou d'un retard (**article 16§2**), l'obligation de réacheminement et de remboursement en cas de départs annulés ou retardés (**article 18**) et l'indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée de la destination finale (**article 19**), qui sont autant de dispositions non applicables à la croisière maritime.

Cette diversité de sources propres à régler les conditions de responsabilité du transporteur maritime et assurer la protection du passager pose quelques problèmes au niveau de leurs articulations par le juge français. Les conflits de sources en droit maritime restent très nombreux malgré la volonté du législateur européen d'uniformiser les règles articulant la responsabilité du transporteur de passagers par mer.

Section 2. La multiplicité des conflits de sources de droit maritime.

« La multiplicité des lois étatiques, l'existence de règles uniformes provenant ou non de conventions internationales rendent indispensable le recours à des instruments de sélection ou de désignation du droit applicable à une relation juridique déterminée »⁴².

L'adoption des premières Conventions internationales en matière de transport de passagers (Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 et Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 modifiée par le Protocole d'Athènes du 1^{er} octobre 2002) auraient dû jouer efficacement leurs rôles en éliminant les règles de conflits de lois. Force est de constater que leur non-ratification par la France n'a pas eu l'effet escompté, elles deviennent inapplicables directement par un juge français.

⁴² **J.-M. JACQUET** et **Ph. DELEBECQUE**, « *Droit du commerce international* », Dalloz, coll. « *Cours* », 2^{ème} éd., 2000, n° 167, p. 91.

L'idée est de constater l'inapplicabilité en droit français des Conventions internationales, et par conséquent le rôle important du juge lorsqu'il se trouve confronté à ces textes lors de l'instance (§1).

Puis, il s'agira d'évoquer le rôle central de la **Convention de Rome du 19 juin 1980** remplacée par la **Convention « Rome I » du 17 juin 2008**. Initialement prévue pour unifier les règles de conflits concernant les obligations contractuelles au sein des Etats membres de la CEE, elle dispose d'un caractère universel et a vocation à s'appliquer même si la loi qu'elle désigne n'est pas celle d'un Etat contractant⁴³ (§2).

§1. L'inapplicabilité des Conventions internationales en droit français.

L'enjeu sera de comprendre comment le juge français a pu se positionner face à l'application de ces deux conventions internationales en droit français ?

Pour mieux réaliser de la difficulté dans laquelle se trouvait le juge national, il paraît nécessaire d'étudier leurs champs d'application respectifs.

En matière de transport maritime de passagers, la **Convention de Bruxelles du 29 Avril 1961** pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer prévoit une double limitation axée sur un critère géographique et un critère relatif au pavillon.

S'agissant du critère géographique, l'**article 1^{er} § f** de ladite Convention (**V. Supra**) exclut les transports entre deux ports nationaux de courtes distances appelés « cabotages maritimes ». Cette compétence est laissée à l'application du droit commun, en l'occurrence la loi de 1966 transposée dans le Code des transports aux articles L5420-1 et suivants dudit code.

Concernant le critère relatif au pavillon, c'est son **article 2 (V. Supra)** qui détermine quels sont les transports internationaux auxquels s'applique la Convention.

⁴³ **P. COURBE**, « *Droit international privé* », Armand Colin, coll. « *Compact-droit* », 2000, p. 298.

Il faut constater que le critère géographique est une nouvelle fois présent dans cet article puisque « *d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un État contractant* ».

Quant à la **Convention d'Athènes du 13 décembre 1974** modifiée par le Protocole d'Athènes du 1^{er} octobre 2002, et reprise dans le Règlement « accidents maritimes » n° 392/2009 du 23 avril 2009, c'est son article 2 (**V. Supra**) qui détermine son champ d'application.

La difficulté est accentuée notamment dans la détermination du moment d'applicabilité de la loi, en effet la loi applicable est celle au jour où le contrat a été conclu et non de celle au jour du litige.⁴⁴

Il revient alors au juge de prendre en compte ces dispositions dans la motivation de sa décision.

Le Professeur **Pierre BONASSIES** préconisait de soumettre « *certain transport à la Convention d'Athènes, en application des critères adoptés par celle-ci* », ce qui a été le cas dans une affaire relativement isolée rendue par la **Cour d'Appel de Paris le 19 mai 1999**⁴⁵.

En l'espèce, un enfant qui effectuait une traversée maritime entre Dieppe (France) et New Heaven (Angleterre), a été victime d'un accident corporel. Il demande réparation du préjudice subi à la Compagnie maritime six ans après les faits.

Le TGI de Paris le déboute de ses demandes car les juges considéraient l'action prescrite en application de la Convention d'Athènes de 1974.

En effet aux termes de son article 16-3 « *le délai de prescription court après un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'évènement* ».

Dès lors, la victime interjeta appel de la décision. La Cour d'Appel, pour confirmer l'arrêt rendu par les juges de première instance, motiva sa décision en se basant sur le champ d'application de la Convention d'Athènes de 1974.

⁴⁴ **P. MEYER**, « *Droit international privé* », LGDJ, 8^e édition, n°244.

⁴⁵ CA Paris, 19 mai 1999, *DMF 2000*, 26, n. **J.-S ROHART** ; **P. BONASSIES**, *DMF 2001*, Hors-série n°5, n°113, p. 87.

En effet, l'accident a eu lieu sur un navire qui se rendait de France en Grande-Bretagne, le lieu d'arrivée est situé dans un État partie à ladite Convention. Conformément à son article 2 § c, la Convention est applicable.

En conséquence, les juges retiennent la prescription de l'action exercée par la victime puisque plus de trois ans se sont écoulés entre le débarquement de la victime et l'action en responsabilité intentée contre le transporteur.

Une critique est envisageable car la solution des juges ne s'imposait pas. En effet, la Convention d'Athènes de 1974 n'est pas applicable en droit français car non-ratifiée. Néanmoins, cette affaire reste relativement isolée et les juges du Quai de l'horloge ont pu rétablir le principe d'inapplicabilité d'une convention internationale à laquelle la France n'est pas partie, dans une décision rendue par la chambre commerciale de la **Cour de Cassation le 28 mars 2000**⁴⁶.

Il s'agissait du refus des juges d'appliquer La Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport maritime de marchandise, qui n'avait pas été ratifiée par la France au même titre que la Convention d'Athènes de 1974.

Cet arrêt, bien que concernant le transport maritime de marchandises semble se rapprocher du précédant car la Convention de Hambourg du 31 mars 1978 en son article 2 déclare cette dernière « *applicable à tout transport au départ ou à destination d'un pays signataire* ».

Cet article s'apparente à leurs homologues insérés dans les Conventions de Bruxelles de 1961 et d'Athènes de 1974.

Une éclaircie aurait pu venir du droit commun, en particulier de **l'article 16 al. 1^{er} de la loi du 18 juin 1966** régissant les conflits de lois en matières de transports de marchandises. Or, cet article n'est pas transposable au transport maritime de passagers.

Dès lors, en l'absence de rattachement d'un transport maritime de passagers à une convention internationale, il convient de se tourner vers la Convention de Rome qui est apte à uniformiser les conflits de lois.

⁴⁶Cass. 28 mars 2000, navire *Teesta*, DMF 2000.920, obs. **P. BONASSIES**.

§2. Le rôle majeur de la Convention de Rome pour l'unification des règles de conflits de lois.

La Convention de Rome n°80/934/CEE du 19 juin 1980 a été adoptée afin d'unifier les règles de conflits de lois au sein des États membres de la Communauté Économique Européenne (CEE) pour les seules obligations contractuelles.

Entrée en vigueur le 1^{er} avril 1991 en France, elle est devenue le droit commun applicable en France pour tous les contrats internationaux conclus avant le 17 décembre 2009.

Elle dispose d'un caractère universel dans la mesure où « *la convention s'applique même si la loi quelle désigne n'est pas celle d'un Etat contractant*⁴⁷ ».

S'agissant du transport de passagers, la Convention l'excluait du domaine de la disposition relative à la protection des consommateurs⁴⁸ et par conséquent, il relevait des règles générales relatives à l'autonomie de la volonté ou à défaut, la désignation de la loi du pays de résidence habituelle du débiteur de la prestation caractéristique.

La règle d'autonomie de la volonté concerne la loi qu'ont choisie les parties et définie à **l'article 3§1 de la Convention** au terme duquel « *le contrat est régi par la loi choisie par les parties* ».

Sur ce point, les Professeurs **JACQUET** et **DELEBECQUE** préconisaient « *qu'afin de couper court à toute incertitude, les parties ont tout intérêt à faire usage de cette faculté* »⁴⁹. En l'absence de choix entre les parties, le principe permettait de soumettre le contrat à « *la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits* » (**article 4§1 de la Convention**).

Néanmoins, une présomption générale en faveur du « *lieu de résidence habituelle de la partie qui fournit la prestation caractéristique* » est prévue en son **article 4§2** et il s'agit le plus souvent du lieu de résidence du transporteur maritime.

De ce fait, ne prévoyant pas de régime spécifique au transport maritime de passagers, une remodelisation du régime a du être entreprise et la Convention de Rome du 19 juin

⁴⁷ **P. COURBE**, « *Droit international privé* », Armand Colin, coll. « *Compact-droit* », 2000, p. 298.

⁴⁸ Art. 5§4 a) Conv. Rome du 19 juin 1980.

⁴⁹ **J.-M. JACQUET** et **Ph. DELEBECQUE**, « *Droit du commerce international* », *op. cit.*, p. 92.

1980 a été remplacée **par le Règlement (CE) n°593/2008 du 17 juin 2008 dit « Rome 1 »**.

Au sein de ce texte novateur qui concerne les contrats conclus après le 17 décembre 2009, la règle d'autonomie de la volonté a été maintenue (**article 3**), et ce dernier est venu combler les manques sur la réglementation du contrat de transport, plus précisément en matière de transport de passagers où **l'article 5§2** dispose « *qu'en l'absence de choix, est applicable 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* ».

En cas de non-respect de ces conditions, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique dans la mesure où ce pays est également celui du lieu d'arrivée ou de départ.

Le choix ne peut porter que sur la loi du pays dans lequel le passager ou le transporteur ont leurs résidences habituelles ou le pays dans lequel le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou dans lequel le lieu de départ ou de destination est situé.

On maintient donc le principe de subsidiarité qui caractérise ces textes, et l'autonomie de la volonté est strictement encadrée de manière à apporter au passager, une protection supplémentaire non négligeable.

Concernant le contrat de croisière, le Règlement « Rome I » du 17 juin 2008 exclut du champ d'application des contrats conclus par les consommateurs, les contrats de transports maritimes.

Cependant, **l'article 6 du Règlement** reste applicable au contrat portant sur un voyage à forfait au sens de la directive n°90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, les vacances et circuits à forfait.

Il faut en conclure que lorsque le transport maritime de passagers peut être assimilé à une croisière maritime dans le cadre de la vente d'un forfait touristique à un passager, la règle applicable en cas de conflits de loi est déterminée à **l'article 6 § 1** du présent Règlement. Il dispose que « *sans préjudice des articles 5 et 7, un contrat conclu par une personne physique (le consommateur), pour un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle, avec une autre personne (le professionnel), agissant dans l'exercice de son activité professionnelle, est régi par la loi du pays où le consommateur a sa résidence habituelle, à condition que le professionnel :*

- a) exerce son activité professionnelle dans le pays dans lequel le consommateur a sa résidence habituelle, ou*
- b) par tout moyen, dirige cette activité vers ce pays ou vers plusieurs pays, dont celui-ci, et que le contrat rentre dans le cadre de cette activité ».*

Le Règlement « Rome I » du 17 juin 2008 offre donc toute sa protection au passagers-consommateur effectuant une croisière maritime en cas de conflits de lois.

Chapitre II. La responsabilité du prestataire de voyages : distinctions opérées à l'occasion un dommage survenu en cours ou en dehors du transport maritime.

Lors de la survenance d'un dommage au passager maritime, le régime de responsabilité applicable au prestataire de voyages varie nécessairement en fonction du moment où a eu lieu le dommage. Il faudra distinguer selon que l'accident se soit produit en cours **(Section 1)** ou en dehors du transport maritime, dans l'hypothèse d'une excursion à terre organisée directement par l'agence **(Section 2)**.

Dans toutes les hypothèses, ces professionnels sont nécessairement débiteurs d'une obligation de sécurité à l'égard des passagers. La nature de cette obligation (qu'elle soit de moyen ou de résultat) variera selon la qualité du prestataire.

Section 1. La responsabilité du transporteur maritime de passagers pour les dommages survenus en cours de transport.

Les régimes de responsabilités du transporteur de passagers « pur » ou de l'organisateur de croisière se rapprochent lorsque le dommage survient en cours de transport.

En effet, la **loi du 18 juin 1966** prévoyait un régime de responsabilité propre au transporteur de passagers dans ses articles 37 à 44, aujourd'hui abrogés et codifiés aux **articles L5421-3 à L5421-10 du Code des transports** en cas de dommages corporels ou de mort d'un passagers, mais aussi en cas d'atteintes aux bagages de ce dernier.

La loi de 1966 prévoit aussi un régime de responsabilité qui pèse sur l'organisateur de croisières maritimes en cas de dommages aux passagers ou à ses bagages. Cette responsabilité est alignée sur celle du transporteur maritime en ce qui concerne la partie maritime du voyage.

De ce fait, le même régime de responsabilité s'applique pour le transporteur de passagers par voie maritime et pour l'organisateur de croisière concernant la partie relative au transport (il conviendra pour la suite du développement de confondre les 2 prestataires soumis au même régime).

Le législateur a donc décidé d'opter pour une conception dualiste du régime de responsabilité du transporteur maritime **(§1)**.

Ce système binaire dominé par la faute, original dans le transport de personnes, trouve sa justification notamment dans l'analyse de l'activité du passager, et fait peser sur le transporteur, une obligation de sécurité moyen.

Mais depuis la Convention d'Athènes de 1974 modifiée par le Protocole de 2002 et reprise par le Règlement Européen du 23 avril 2009, le régime de responsabilité du transporteur maritime, ici associé à l'organisateur de croisières maritimes, a évolué grâce à la nouvelle distinction faites par ce texte. Cette dernière distingue très justement les dommages survenus à cause d'un évènement maritime des autres dommages **(§2)**.

Il sera intéressant de voir que concernant les dommages résultant d'évènements maritime, la Convention d'Athènes de 1974 a institué un régime de responsabilité différent à la charge du transporteur en fonction du montant du dommage, ce qui fait bien évidemment partie d'une évolution notable vers la protection accentuée du passager maritime.

§1. La conception dualiste du régime de responsabilité du transporteur de passagers mis en place par la loi de 1966.

Avec la Loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètements et de transports maritimes, le législateur a tiré les enseignements des manques notables perçus dans les conventions internationales.

Il a dû composer en tenant compte des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages corporels **(A)** dont la Convention de Bruxelles de 1961 faisait référence, et en rapprochant les dispositions de la Convention

de Bruxelles de 1967 sur la responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux bagages **(B)**.

A. La responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages corporels subis par le passager.

Il a été démontré précédemment que le transporteur de passagers par voie maritime était débiteur d'une obligation fondamentale : l'obligation de sécurité (V.Supra). Cette obligation a été accentuée par une obligation de moyen mise à la charge du transporteur car, contrairement au transport aérien, le passager dispose d'une autonomie de mouvement à bord du navire.

De cette autonomie, le législateur en a déduit que lors d'un accident individuel, le passager est présumé responsable du dommage qu'il a eu à subir, et pour obtenir réparation, il devra prouver la faute du transporteur.

A contrario, lors d'un sinistre majeur, le transporteur est présumé responsable et ne pourra s'exonérer qu'en démontrant que ni lui, ni ses préposés ne sont à l'origine fautive de l'accident.

En vertu de **l'article L.5421-3 du Code des transports**, la responsabilité contractuelle du transporteur de passagers s'étend à « tout accident corporel survenu en cours de voyage, mais aussi pendant les opérations d'embarquement et de débarquement du passager dès que le passager a quitté le quai d'embarquement ou prend pied sur ce quai ».

Ce texte impose au transporteur de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité.

Il conviendra tout d'abord d'étudier le régime de responsabilité du transporteur en cas d'accident individuel **(a)**, pour ensuite étudier le renversement de la charge de la preuve en cas de sinistre majeur **(b)**.

a. La responsabilité du transporteur allégée en cas de sinistre individuel.

La définition du sinistre individuel découle de **l'article L.5421-4 du Code des transports** puisque le fait dommageable subi par le passager ne doit pas être rattaché à l'un des six cas énoncés dans ce texte où s'y trouvent entre autres l'abordage, l'échouement ou le naufrage.

La formule consacrée « tout ce qui n'est pas sinistre majeur est sinistre individuel » prend alors tout son sens et il est revenu aux juges de préciser cette notion.

Est qualifié de sinistre individuel, la chute d'un passager dans un escalier⁵⁰ ou encore la chute d'un passager de sa couchette dans sa cabine lors du transport maritime⁵¹.

Quant au régime de responsabilité du transporteur maritime, il est prévu à **l'article L.5421-3 du Code des transports** aux termes duquel « *l'accident corporel [...] donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L.5421-2 du Code des transports ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés* ».

Il n'est pas obligatoire que le dommage corporel subi en cours de traversée soit consécutif à une faute contractuelle du transporteur au titre des obligations inscrites dans le contrat de passage.

Ainsi, le caractère isolé du sinistre justifie la vision « maritimiste » qui consiste à dire que l'accident survenu au passagers est dû à une maladresse ou une imprudence de sa part.

Dès lors, le régime de responsabilité à l'égard du transporteur s'en trouve bouleversé et ce même si le transporteur est chargé d'une obligation de sécurité à l'égard du passager.

Dans ce cas là, il appartiendra au passager de prouver que le transporteur a commis une faute s'il veut obtenir réparation de son préjudice. En somme, il devra prouver que le transporteur n'a pas fait toutes diligences pour assurer sa sécurité.

À ce titre, le **Doyen René RODIÈRE** déclarait que « *s'agissant d'une obligation de moyens, le créancier doit prouver que le débiteur n'a pas déployé la diligence promise, qu'il devait prendre une telle précaution qu'il a omise, qu'il devait s'assurer de tel point qu'il a négligé ;*

⁵⁰ T. com. Paris, 6 juin 1973, inédit.

⁵¹ TGI Marseille 10 déc. 1977, inédit.

il a cette charge préalable : établir que telle mesure devait être prise, mais ne l'a pas été »⁵².

Il a notamment été jugé qu'est « entièrement responsable du préjudice subi par un passager à l'occasion d'une chute dans l'escalier reliant le pont supérieur au pont inférieur d'un car-ferry, la compagnie des transports débitrice d'une obligation de moyens [...] dès lors qu'en se dispensant d'informer les passagers de limiter leurs déplacements sur le navire en raison de l'état très agité de la mer en se répercutant sur la bonne stabilité de celui-ci, elle a manifestement manqué à son devoir de surveillance et de précaution »⁵³.

Dans une autre espèce, le transporteur a été reconnu responsable des dommages causés au passager maritime lorsque « le pont, dont l'accès n'était pas interdit au public présentait une proéminence constituée par le point d'attache d'un caisson laquelle a provoqué la chute de la victime dont la marche s'est trouvée entravée par cet obstacle anormal. Le transporteur n'a pas effectué toutes les diligences pour empêcher l'accès à un endroit présentant un caractère dangereux, non signalé à l'attention »⁵⁴.

Le manquement à l'obligation de sécurité a été l'élément-clé permettant aux juges de déterminer la responsabilité du transporteur à l'égard du passager maritime.

A contrario, le transporteur ne peut être déclaré responsable du fait que le passager ait été déstabilisé par un mouvement de bateau, les juges évoquent ensuite « qu'au vu des rapports de mer, son maintien debout sur le pont avant n'était pas dangereux et constitutif d'une faute de la part du capitaine »⁵⁵.

Mais il arrive que les juges statuent de telle manière de façon à responsabiliser le passager, l'obligation de sécurité dont il est créancier ne le dispense pas de veiller à sa propre sécurité. Cela a notamment été le cas lorsque la victime, un enfant de moins de sept ans, a été placé par ses parents sur une couchette élevée de sorte qu'il pouvait tomber à tout moment à la suite d'un mouvement maladroit ou inconscient et qui, ayant

⁵² **R. RODIÈRE**, « *Le régime légal de l'obligation de sécurité due par les transporteurs à leurs voyageurs* », JCP G 1952, I, 997, spéc. n° 30.

⁵³ CA Rennes, 20 déc. 1983, JurisData n° 1983-643633.

⁵⁴ CA Aix-En-Provence, 21 juin 1985, navire *Esterel*, DMF 1985, p. 763.

⁵⁵ CA Aix-En-Provence, 10^{ème} ch., 2 nov. 2011, JurisData n° 2011-418.

commis cette première faute, ont ensuite négligé de le surveiller. De ce fait, la responsabilité du transporteur ne peut être engagée des suites de ce sinistre individuel⁵⁶.

Le transporteur devra, pour s'exonérer, apporter la preuve qu'il a bien rempli les exigences prévues par le contrat de passage, à savoir principalement l'obligation de sécurité dont il est débiteur, et que la faute qui lui est reprochée n'a été commise ni par lui-même, ni par l'un de ses préposés.

b. La responsabilité du transporteur accentuée en cas de sinistre majeur.

La responsabilité du transporteur ou de l'organisateur de croisière maritime en cas d'évènements de cette ampleur a été dictée par le Code des transports dans son article **L.5421-4** qui dispose « *le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés* ».

De ce texte il apparaît que la notion de sinistre majeur n'est, de toute évidence, pas limitée aux seuls cas précités.

La doctrine a dû se positionner afin d'encadrer rigoureusement ce terme. **Pierre BONASSIES** définissait cette notion comme « *un sinistre qui affecte la sécurité du navire dans son entier, ou est à tout le moins susceptible d'affecter cette sécurité. Ce n'est pas un incident affectant même gravement, un, deux, voire trois passagers* »⁵⁷. A titre d'exemple, il exprime que « *la rupture d'un canot de sauvetage blessant mortellement plusieurs passagers se promenant sur le pont n'est pas un sinistre majeur* ».

⁵⁶ TGI Marseille, 6 nov. 1969, *DMF* 1970, p.218.

⁵⁷ **P. BONASSIES**, « *La responsabilité de l'armateur de croisière : revue de droit commercial maritime, aérien et des transports* », *DMF* 1999, p.84, spéc. p.89.

Le **Doyen René RODIÈRE** quant à lui, donne une définition plus restrictive considérant le sinistre majeur comme « *un accident qui frappe le navire et qui est aussi grave que l'un des cas énumérés par le texte. Le fait que l'accident touche plusieurs passagers n'est qu'une conséquence indissociable de la gravité de l'accident* »⁵⁸.

Cette définition du sinistre majeur fait apparaître la notion de collectivité de l'accident qui imputera le régime de responsabilité du transporteur sur une faute présumée de sa part. Il faut rester mesuré sur ce régime de responsabilité dit « présumé » du transporteur en cas d'accident collectif puisqu'il s'agit d'une présomption simple par laquelle le transporteur peut se libérer en prouvant sa non-faute ou celle de ses préposés.

En effet, l'obligation de sécurité collective du transporteur demeure obligation de moyen, c'est à dire que la victime n'a plus besoin de prouver la faute du débiteur (transporteur) en cas de sinistre majeur, cette faute est présumée.

La possibilité pour le transporteur de s'exonérer de la sorte traduit de la présence d'une présomption de faute et non d'une présomption de responsabilité, cela implique que les accidents d'origines inconnues ne peuvent être à l'origine de l'engagement de la responsabilité du transporteur.

Sur ce point, une affaire toute à fait intéressante diligentée devant le Tribunal de Grande Instance de Marseille⁵⁹ dans laquelle les parents d'un passager disparu prétendaient que leur enfant était tombé à la mer lors d'une manœuvre du navire. Dans l'impossibilité pour eux de prouver l'existence d'un contrat de passage permettant de justifier de la présence du passager à bord, ainsi que l'impossibilité de rapporter la faute du transporteur, les juges ont relevé l'irrecevabilité de la demande des parents. Le simple fait que le transporteur rapporte sa diligence à l'égard des opérations de manœuvre du navire suffit à le libérer de sa présomption de faute, même si un doute subsiste sur les circonstances de l'accident survenu.

⁵⁸ **R.RODIÈRE**, « *Les responsabilités dans la législation nouvelle de l'affrètement et des transports* », DMF 1967, p. 323, spéc. p.326.

⁵⁹ TGI Marseille, 17 avr. 1986, inédit, voir n. n°819 Thèse **François-Xavier PIERRONNET** « *Responsabilité civile et passagers maritimes* », 2004.

Il est opportun de remarquer que le régime mis en place par la Loi du 18 juin 1966 est plus favorable au transporteur dans sa quête d'exonération, car avant cette loi, ce dernier était tenu jusqu'à la force majeure. Le transporteur devra prouver qu'il a fait toute diligence pour éviter le dommage, et que ses préposés ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Enfin, il faut évoquer la question de **la prescription de l'action** en cas lésions corporelles ou de morts du passagers (dans ce cas l'action sera intentée par les ayants droits du passager décédé).

Le Code des transports prévoit en son **article L.5421-6** que ce délai est de 2 ans et court à compter du jour où le passager a débarqué ou aurait du le faire.

À noter qu'en cas de décès du passager postérieurement au débarquement, le délai court à compter du jour du décès. Toutefois, ce délai ne doit pas excéder trois ans à compter du débarquement.

B. La responsabilité du transporteur maritime en cas d'atteintes aux bagages du passager prévue par la loi du 18 juin 1966.

Le bagage, bien qu'il soit l'accessoire du passager ne fait pas l'objet de distinction entre sinistre individuel et sinistre collectif comme c'est le cas pour le transport de personnes. La **loi du 18 juin 1966** prévoit dans ses textes, la responsabilité du transporteur en cas d'atteintes aux bagages ou aux véhicules transportés **(b)**, contenue dans son article 44 aujourd'hui abrogé et reprit dans le Code des transports à l'**article L.5421-10** qui dispose que « *le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabines s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle des préposés* ». Mais l'on peut légitimement se demander quel était le régime antérieur instituant la responsabilité du transporteur en cas d'atteintes aux bagages **(a)**.

a. Le régime de responsabilité du transporteur en cas d'atteinte aux bagages avant la loi de 1966.

Il n'est pas totalement anodin de se demander comment la responsabilité du transporteur maritime en cas d'atteintes aux bagages du passager pouvait être engagée avant l'entrée en vigueur de la loi du 18 juin 1966 ?

La réponse à cette question relève de l'évidence car aucun texte ne réglementait en droit français, le transport de bagages.

Il revenait donc à la jurisprudence de délimiter, non sans difficultés, le régime de responsabilité applicable au transporteur. Les clauses limitatives de responsabilités étaient pour le moins fréquentes dans les contrats de transport, le passager ne disposant pas de mesures protectrices aussi développées qu'aujourd'hui.

Néanmoins, en cas de fautes lourdes ou de fautes intentionnelles du transporteur ou de ses préposés, sa responsabilité était engagée.

La faute lourde a notamment été invoquée par les passagers du navire

« Champollion »⁶⁰ en demande de réparation intégrale, suite à l'échouement de ce dernier sur les côtes libanaises en 1952 et dont les bagages avaient été perdus.

Dans cette affaire, la faute lourde du capitaine n'avait pas été retenue. Néanmoins, elle avait été imputée à la compagnie de transport jugée responsable car elle n'avait pas fait retirer du navire échoué, les objets de valeurs se trouvant dans les coffres mis à disposition des voyageurs, parfaitement accessibles⁶¹.

Afin de pallier au vide juridique entourant la responsabilité du transporteur en cas d'atteintes aux bagages du passager, le législateur national est venu encadrer ce régime.

⁶⁰ Cass., com., 11 fév. 1965, navire *Champollion*, Bull. civ. 1965, III, n°115 ; *DMF* 1965, p. 352.

⁶¹ Cass., com., 9 mars 1959, Bull. civ. 1959, III, n°124 ; *DMF* 1959 p. 349, 1^{ère} esp.

b. Le droit positif en vigueur en cas d'atteintes aux bagages.

La **loi du 18 juin 1966** encadre de manière précise, la responsabilité du transporteur en cas d'atteintes aux bagages du passager dans son **article 44** codifié à l'**article L.5421-10 du Code des transports (V. Supra)**.

Pour engager la responsabilité du transporteur maritime en cas d'atteintes aux bagages, le passager disposera d'un délai d'un an à compter du débarquement des passagers au jour où il devait avoir lieu⁶².

Cette loi met fin aux clauses autrefois répandues dans les contrats de transports puisque la loi dispose d'un caractère impératif, et de ce fait toute clause défavorable au passager est nulle⁶³.

Il faut noter que la charge de la preuve varie en fonction du type de bagages ou de véhicule transporté, ce qui entraîne une différence de régime les bagages de cabines **(1)** et les bagages enregistrés **(2)**.

1. Un régime pour faute prouvée pour les bagages de cabine non enregistrés et effets personnels.

Classiquement, le régime de responsabilité repose sur le caractère d'une faute du transporteur maritime ou de ses préposés. La charge de la preuve repose sur le demandeur (passager) qui devra la rapporter pour exercer l'action en réparation en cas de dommages ou pertes de ces bagages ou effets personnels.

Ce régime de responsabilité s'explique car les bagages de cabine non enregistrés restent sous la garde du passager, notamment car ce dernier dispose de place importante dans sa cabine permettant de les ranger. La loi française considère ainsi que quelque soit l'événement, le passager doit veiller aux biens se trouvant sous sa responsabilité.

⁶² Art. L.5421-12 C. transp.

⁶³ Art. 33 L. 18 juin 1966.

Quant aux effets personnels (bijoux, devises, biens précieux), ils peuvent être rangés dans des coffres individuels, le passager devra non seulement prouver la faute, mais aussi l'étendue de son préjudice en produisant notamment des factures d'achats, pour obtenir réparation intégrale. Ce mode de réparation est spécifique aux effets personnels, puisque pour tous les autres bagages, la réparation sera plafonnée **(V. Infra)**.

Pour s'exonérer, le transporteur devra prouver que la faute ne lui est pas imputable, ou n'est pas imputable à ses préposés.

2. Le régime pour faute présumée concernant les bagages enregistrés et véhicules de tourisme.

Les bagages enregistrés sont généralement, en droit maritime, ceux chargés en cale et auxquels le passager ne pourra accéder pendant le voyage.

Un récépissé est alors délivré au passager attestant de la garde du bagage par le transporteur.

Exceptionnellement, ils peuvent être considérés comme des bagages de cabine si le voyageur souhaite y avoir accès en permanence, auquel cas ils seront soumis au même régime de responsabilité que les bagages de cabines non enregistrés.

Quant aux véhicules de tourisme, ils sont garés dans les navires de transports type « car-ferry » et ne sont pas accessibles en cours de traversée.

En cas de dommages, une présomption de responsabilité pèse sur le transporteur maritime, elle est prévue à **l'article 75 du décret du 31 décembre 1966** et dispose que *« le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme en matière de marchandise »*.

La responsabilité du transporteur de passager est calquée sur celle prévue en cas de transport de marchandises. Il pourra s'exonérer en rapportant la preuve que le

dommage provient d'un des cas énumérés à l'**article L.5422-12 du Code des transports**⁶⁴.

On y trouve entre autre, les dommages causés aux bagages résultant d'un incendie du navire ou encore des fautes nautiques du capitaine ou l'un des préposés du transporteur maritime.

Or, la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 s'est inspirée des dispositions internes mises en places par la Loi du 18 juin 1966, tout en les améliorant et en instituant des régimes de responsabilité différents tant pour les dommages survenus aux passagers, qu'aux dommages causés aux bagages.

§2. Vers une évolution du régime de responsabilité du transporteur maritime par la Convention d'Athènes de 1974.

La **Convention d'Athènes du 13 décembre 1974** propose une évolution notable concernant le système de responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime.

En effet, la distinction prévue par la **Loi du 18 juin 1966 (V. Supra)** pour les dommages relevant du sinistre individuel ou du sinistre majeur n'apparaît pas aussi protectrice des intérêts du passager-croisiériste dans le cadre du transport maritime.

De facto, la Convention propose une distinction pour le moins différente par rapport à ce que la loi française prévoyait. En effet, le système de mise en jeu de la responsabilité du transporteur maritime pourra varier en fonction de la source de l'accident, c'est à dire si l'évènement dommageable pour le passager est dû à un évènement maritime **(A)** ou si le préjudice ne résulte pas d'un évènement maritime **(B)**.

L'évolution du régime de responsabilité imputable au transporteur s'applique aussi bien en cas de dommages corporels causés aux passagers, qu'aux dommages causés à ses bagages.

⁶⁴ Anciennement art. 27 L. 18 juin 1966.

La définition que nous donne le texte de l'événement maritime est posée à l'**article 3.5 de la Convention** comme « *le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire* ».

A contrario il est possible de déduire ce que peut représenter un événement non maritime, c'est à dire tous les autres dommages qui ne correspondent pas aux événements cités, par exemple résultant d'accidents individuels (chute du passager en cours de transport).

Lors d'une croisière maritime, l'événement non maritime peut aussi provenir de la mauvaise exécution des prestations hôtelières fournies à bord du navire, la **Convention d'Athènes de 1974** ayant cette particularité de couvrir tous les dommages survenus en cours de transport.

A. L'évolution du système de responsabilité en cas d'évènement maritime.

En cas d'évènement maritime, la Convention d'Athènes de 1974 prévoit un système de responsabilité différent imputable au transporteur en cas de préjudice corporel **(a)** ou d'atteintes aux accessoires matériels du passager, ses bagages **(b)**.

L'évolution ainsi faite s'inscrit dans une volonté de protection du passager, désormais appréhendé comme un consommateur, mais surtout comme la partie faible au contrat de transport.

a. Un double régime de responsabilité relatif aux montant du préjudice corporel subi par le passager.

D'emblée il s'agit de constater que contrairement à la Loi de 1966, deux régimes de responsabilité du transporteur maritime sont prévus en fonction du montant évalué suite au préjudice corporel subi par le passager.

En effet, il faut constater que lorsque le décès ou les lésions corporelles ont été causés par un événement maritime, la victime (en l'occurrence le passager) bénéficie d'un régime de responsabilité de plein droit à l'égard du transporteur, dans la mesure où le préjudice ne dépasse pas 250.000 DTS.

Au delà de ce montant, la victime bénéficie d'un régime de responsabilité pour faute à l'égard du transporteur⁶⁵.

Corrélativement à l'idée du législateur international d'apporter une protection supplémentaire au passager, ce double régime de responsabilité oscillant en fonction du montant du préjudice, provient du simple fait que la majorité des dommages corporels en cas d'événements maritimes **ne dépassent pas 250.000 DTS.**

La victime se prévaut d'un régime de responsabilité de plein droit, très contraignant pour le transporteur, car il s'agit d'une responsabilité quasi automatique pour lui.

Les possibilités d'exonérations existent, elles sont évidemment beaucoup plus difficiles à actionner pour le transporteur si le préjudice ne dépasse pas 250.000 DTS, car il devra prouver que l'événement résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel à caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou que l'événement résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'évènement.

Ces hypothèses de responsabilité sont pratiquement impossibles à réunir, ce qui profite évidemment au passager-victime.

Dans le cas où la victime justifie d'un préjudice **dépassant 250.000 DTS**, le transporteur sera responsable à l'égard du passager, sauf s'il prouve que l'évènement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

Ce régime d'exonération est beaucoup plus souple pour le transporteur puisqu'il est rare que les préjudices résultant d'un événement maritime en cours de transport atteignent plus de 250.000 DTS par passager.

⁶⁵ Art. 3.1 Conv. Athènes 1974.

En revanche, l'évolution n'a pas eu lieu concernant le délai de prescription puisque la Convention d'Athènes prévoit le même délai que le Code des transports, à savoir un délai d'action de deux ans dont le point de départ varie selon la cause de l'action. Si le passager ne justifie que de lésions corporelles, le point de départ sera la date du débarquement du passager, et en cas de décès de ce dernier le point de départ sera la date à laquelle il aurait dû être débarqué.

b. La modification du régime de responsabilité concernant les bagages.

L'évolution entreprise par **la Convention d'Athènes de 1974** sur la responsabilité du transporteur maritime s'impute aussi sur les bagages. Lors d'évènements maritimes, la Convention fait peser sur le transporteur une présomption de responsabilité sur les dommages survenus aux bagages de cabines.

L'article 3.3 de la Convention d'Athènes dispose qu' « *en cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabines, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime* ».

En effet, elle adopte le même régime de responsabilité lors d'un événement maritime que lors de la survenance d'un sinistre majeur, ce que ne faisait pas la Loi de 1966 préférant considérer que la victime a sous sa garde son bagage de cabine, et qu'il doit y veiller, même en cas de survenance d'un sinistre majeur, il pèse alors sur le transporteur un régime de responsabilité pour faute prouvée **(V. Supra)**.

Dans ce cas, le transporteur pourra se libérer de la présomption de responsabilité en prouvant son absence de faute.

Concernant les autres bagages, la Convention d'Athènes prévoit un régime de responsabilité pour faute prouvée avec une possibilité d'exonération s'il prouve que le dommage est survenu sans faute ou négligence de sa part⁶⁶.

Dans tous les cas, il incombe au passager de prouver que le dommage a eu lieu au cours du transport pour pouvoir invoquer les dispositions protectrices de la Convention d'Athènes de 1974, et à *fortiori* du Règlement « accidents maritimes » du 23 avril 2009.

La Convention prévoit un régime spécial concernant les biens de valeur en déterminant que le transporteur n'est pas responsable en cas de pertes ou de dommages les concernant⁶⁷. Ces biens de valeurs peuvent être assimilés à de l'or, de l'argenterie, des bijoux, cette liste n'est pas exhaustive.

Néanmoins, dans les cas où le passager décide de les faire garder en lieu sûr par le transporteur et qu'un dommage survient, une présomption de faute est requise à son encontre, au même titre que s'il s'agissait d'un bagage enregistré prévu par la Loi de 1966.

Enfin, il est à noter que **le délai de prescription** prévue par la Convention d'Athènes en cas de pertes ou de dommages causés aux bagages est de **deux ans** à partir de « *la date du débarquement, ou à partir de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive* » (**article 16 de la Convention d'Athènes de 1974**). Ce délai est plus élevé que celui prévu par le Code des transports, puisque ce dernier était d'un an, il s'inscrit dans une volonté d'augmentation de la protection du passager (**V. Supra**).

B. Un régime de responsabilité prévu en cas d'évènement non maritime.

Ce régime de responsabilité correspond aux événements non maritimes survenus en cours de transport, et susceptibles de pouvoir entrer dans le champ d'application de la Convention d'Athènes de 1974. Il faut rappeler que l'évènement maritime peut résulter

⁶⁶ Art. 3 §4 Conv. Athènes 1974.

⁶⁷ Art. 5 Conv. Athènes 1974.

d'un accident individuel tel la chute d'un passager, ou de la mauvaise exécution d'une prestation hôtelière à bord d'un navire de croisière.

Dans ces cas précis, le passager doit prouver une faute du transporteur pour engager sa responsabilité. Ce régime est prévu à **l'article 3§2 de la Convention** aux termes de laquelle « *en cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur* ».

Il faut remarquer que ce régime est moins contraignant pour le transporteur maritime car l'on retrouve le caractère de déplacement propre au passager, qui a la possibilité de se mouvoir dans le navire. Ce régime de faute prouvée découle simplement d'une obligation de sécurité de moyen due par le transporteur en cas d'événement non maritime.

Section 2. La responsabilité de l'agent de voyage renforcée par la nouvelle conception consumériste initiée par le législateur concernant les prestations réalisées hors transport.

Le rôle de l'agent de voyage ou de l'organisateur de croisières peut se révéler d'une importance capitale lors de l'organisation d'une croisière maritime avec forfait touristique. Le client a la possibilité de pouvoir, en plus du voyage à bord du navire, profiter de certaines activités annexes (excursion à terre, plongée sous-marine, activités nautiques). Société commerciale, elle joue le rôle d'intermédiaire entre les clients et les divers prestataires de services.

Sur le plan juridique, cette activité est réglementée par la Directive européenne du 13 juin 1990⁶⁸ transposée en droit interne par **la loi 13 juillet 1992**, intégrée dans les **articles L. 211-1 et suivants du Code du tourisme**.

⁶⁸ Dir. 90/314/CEE du Conseil européen, 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances, et circuits à forfait.

Cette loi vient confirmer que l'agent de voyage peut voir sa responsabilité engagée avec facilité par le client, il se retrouve débiteur d'une double responsabilité agréementée par une obligation de sécurité résultat à sa charge (§1).

D'une part, il sera responsable contractuellement du fait d'autrui à l'égard de son client des prestataires dont il répond et d'autre part, il sera débiteur d'une responsabilité personnelle c'est à dire qu'il devra répondre de tout manquement à l'une de ses obligations dont elle est tenue de s'acquitter avec diligence, la principale étant de veiller à la sécurité des voyageurs.

Peu importe que le croisiériste mette en jeu la responsabilité de l'agence sur l'un ou l'autre régime, l'obligation de sécurité résultat la sanctionnera par une responsabilité de plein-droit.

Elle sera néanmoins complétée par des obligations accessoires qui relèvent de l'essence même la profession, l'organisation de séjours.

Cette étude se consacrera à la responsabilité de l'agence de voyage hors cadre du transport, c'est à dire en cas de dommages corporels ou matériels survenus pendant les excursions ou prestations vendues par l'agence au croisiériste.

Néanmoins, il ne faut pas occulter que le croisiériste qui contracterait avec une agence dans le cadre d'une croisière maritime, pourrait engager la responsabilité de l'agence pour la partie maritime. La loi de 1992 réserve la faculté à l'agence d'activer son droit de recours contre le transporteur maritime dans en cas de faute de sa part.

La jurisprudence considère à cet égard que « *l'agence ne peut agir contre le transporteur sur le fondement du contrat de transport, elle doit exercer son action de manière délictuelle ou de manière contractuelle en vertu du contrat liant l'agence et le transporteur* »⁶⁹.

Cette décision doit être atténuée en raison de l'application de l'article 14 de la Convention d'Athènes prévoyant que l'action de l'agence contre le transporteur ne peut être exercée que sur la base de la Convention.

La fragilité relative dont souffre le consommateur de voyage a poussé le législateur à protéger le passager maritime, considéré comme la partie faible au contrat.

⁶⁹ Cass., 1^{ère} civ., 22 juin 2004, n°01-03.926, JurisData n°2004-024255.

Mais, cette protection du consommateur pose la question de l'impact de la loi du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages, sur les dispositions de la Loi du 18 juin 1966 relative aux dispositions qui entourent la responsabilité des organisateurs de croisières maritimes.

En effet, il s'agira de constater que la Loi de 1992 assure définitivement la protection du passager-croisiériste en lui permettant d'écarter les textes spécifiquement maritimes prévus par la Loi de 1966 **(§2)**.

§1. La sévérité du régime de responsabilité de l'agence de voyages mis en place par la Loi du 13 juillet 1992.

La mise en œuvre de la responsabilité de l'agence de voyages a été simplifiée et profite au voyageur qui dispose d'un double régime de responsabilité en cas de manquements aux obligations prévues dans le contrat **(A)**. La sanction face aux inexécutions entraîne la responsabilité de plein-droit de l'agence de voyage **(B)**.

A. La double responsabilité de l'agent de voyages à l'égard de son client.

La responsabilité de l'agence de voyage est double, elle est ainsi mentionnée à l'article 23 de la loi du 13 juillet 1992 abrogée et transposée dans le **Code du tourisme à l'article L.211-16** aux termes duquel « *toute personne physique ou morale qui se livre aux opérations mentionnées à l'article L.211-1 est responsable de plein-droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services* ».

L'étude portera sur la responsabilité personnelle de l'agence de voyage **(a)** ainsi que sur sa responsabilité contractuelle du fait d'autrui **(b)**.

a. La responsabilité personnelle de l'agent de voyages.

La responsabilité personnelle de l'agent de voyage sera recherchée en cas d'inexécution de son obligation à l'égard de son client, c'est le cas concernant l'annulation du voyage, la suppression d'une escale ou le défaut d'exécution d'une prestation contractuelle. Tel sera aussi le cas lorsqu'en qualité d'organisateur de voyages, il aura manqué à son obligation de sécurité, ou lorsque il n'aura pas correctement choisi le transporteur maritime.

De ce fait, sa responsabilité sera nécessairement contractuelle⁷⁰.

L'article L.211-16 al. 2 du Code du tourisme prévoit cependant la possibilité de s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité « *en rapportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure* ».

b. La responsabilité contractuelle du fait d'autrui de l'agence de voyages.

L'agent de voyages a cette particularité de répondre des prestataires auxquels il s'adresse. Il doit se conformer à certaines obligations légales (surveillance de ses prestataires, prudence dans l'organisation des excursions, information des clients et assistances en cas de dommages, prudence dans le choix des prestataires de services). Lorsque l'une de ses obligations fait défaut, l'agent peut voir sa responsabilité contractuelle engagée, une responsabilité du fait d'autrui.

Cela a notamment été le cas lors de la chute d'un client dans l'escalier d'un hôtel choisi par l'agence⁷¹, ou encore en cas de maladies contractées par des passagers lors d'une

⁷⁰ Cass., com., 15 déc. 2011, *D.2012. 93*, obs. **DELPECH**, *DMF 2012*, 356, obs. **M. Le BIHAN GUÉNOLÉ**, reconnaissant la responsabilité de l'agence eu égard à une gastro-entérite sévère subie par des croisiéristes.

⁷¹ Cass., 1^{ère} civ. 3 mai 2000, *D.2001. 670*, note **DAGORNE-LABBÉ**, *DMF 2001*, Hors-série 5, n° 114, obs. **BONASSIES**.

croisière sur le Nil en raison d'utilisation d'eau non potable par le prestataire de service contacté par l'agence⁷².

L'agent de voyage sera tenu pour responsable du fait de l'activité dommageable d'une autre personne alors qu'aucune faute ne lui est reprochée.

Il est à noter que la responsabilité de l'agent de voyages ne peut excéder la responsabilité du prestataire de service local, les responsables pour fait d'autrui ne sont pas tenus à des obligations plus lourdes que celle de ceux dont ils sont responsables.

B. Le couperet de l'obligation de sécurité résultat : la responsabilité de plein-droit de l'agence de voyages.

L'obligation de sécurité résultat dont est débitrice l'agence de voyages vise aussi bien les dommages matériels que corporels. Le seul fait du dommage implique la violation d'une obligation contractuelle par le débiteur, et ce même si le dommage n'a pas été causé directement par l'agence, mais par le prestataire de service choisi par l'agence. Le voyageur devra simplement faire constater le fait matériel relatif à l'inexécution contractuelle.

Cette responsabilité de plein-droit est régie par le Code du tourisme, et par conséquent elle se trouve hors d'atteinte du Règlement européen « accidents maritimes » de 2009 qui ne peut s'appliquer aux agences de voyages.

L'inexécution contractuelle ne donnera lieu à l'engagement de la responsabilité de plein-droit de l'agence de voyage qu'à conditions que les excursions aient été vendues avec la croisière maritime, de ce fait elles font partie du forfait touristique.

Il est possible d'appliquer la responsabilité de plein-droit en cas d'accident survenu lors des activités de loisirs ou culturelles organisées à bord sans être liées au transport proprement dit.

⁷² CA Paris, 12 juin 1997, *D.* 1998, p. 252, n. **DAGORNE-LABBÉ**.

A contrario, les excursions qui ont été prises sur place, c'est à dire celles qui n'ont pas été intégrées au contrat de vente du voyage, ne pourront faire l'objet des dispositions protectrices du Code du tourisme puisqu'elles ne rentrent pas dans le cadre du forfait touristique⁷³.

De même, il a été jugé que « *l'excursion qui ne figure pas dans la facture d'achat de la croisière et le seul fait de réserver l'excursion litigieuse auprès du bureau des excursions du navire ne suffit pas à rendre l'organisateur de croisière responsable des événements survenus au cours des excursions* »⁷⁴.

L'agence de voyages est tenue de veiller à la sécurité des touristes, elle est présumée responsable de la mauvaise exécution du contrat qu'elle a conclu avec son client. Cette facilité d'engagement de la responsabilité, quand bien même la faute aurait été commise par le prestataire, renforce d'autant plus la protection du voyageur qui n'aura pas à se soucier des mécanismes à mettre en œuvre pour engager la responsabilité du prestataire, le plus souvent domicilié dans un pays étranger.

C'est cette aisance qu'a voulu assurer le législateur national dans la Loi de 1992, protéger le voyageur en évitant les obstacles juridiques consécutifs à un accident.

Les cas d'exonérations sont limités et prévus à **l'article L211-16 alinéa 2 du Code du tourisme** aux termes duquel « *toutefois, elle peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure* ».

Ces conditions strictes prévues par le Code du tourisme paraissent sévères à l'égard de l'agence de voyage, mais s'inscrivent dans une logique de protection du consommateur mise en place par la Loi du 13 juillet 1992.

La Cour de Cassation a eu l'occasion de condamner, dans une décision récente, une agence de voyages sur le fondement de la responsabilité de plein-droit car cette dernière

⁷³ Cass., 1^{ère} civ. 13 déc. 2005, n°03-18.864, JurisData n° 2005-031258.

⁷⁴ TGI Paris, 1^{er} Fév. 2008, Navire *Paul Gauguin*, DMF 2009, p. 704.

n'avait pas réussi à prouver que la maladie dont ont été victimes les croisiéristes, avait été contractée soit avant le départ soit à l'occasion d'une excursion non prévue par le contrat⁷⁵.

§2. La protection du croisiériste assuré par la Loi de 1992.

Le *leitmotiv* du législateur dans la conception de la Loi du 13 juillet 1992 reposait sur la protection accrue du voyageur, matérialisée par une responsabilité de plein-droit à la charge de l'agence de voyages (**V. Supra**).

De surcroît, il fallait donner la possibilité au client de l'agence d'avoir la même protection quelque soit l'auteur du dommage.

La grande interrogation reposait sur la question de savoir si les dispositions législatives relatives aux agents de voyages pouvaient appliquées à la croisière maritime ?

Certains auteurs⁷⁶ ont pu considérer que les dispositions de la loi nouvelle l'emportaient sur celles de la loi ancienne. Il semblerait que les juges n'aient pas vraiment tranchés sur cette position et un conflit s'est installé avec la loi du 18 juin 1966.

Une décision de la **Cour d'appel de Paris du 31 janvier 1997**⁷⁷ évoque le manque de prise de position des juges à appliquer telle ou telle loi, ce qui pose un problème de sécurité juridique pour le croisiériste dans la mesure où il se demandera sur quels fondements pourra-t-il agir afin d'engager la responsabilité de l'organisateur en cas d'incidents ?

Dans cette espèce, lors d'une croisière maritime le commandant de bord avait du renoncer à faire escale en raison du brouillard ce qui s'apparentait à une inexécution du contrat. Au visa de l'article 23 de la loi du 13 juillet 1992 et de l'article 48 de la loi du 18 juin 1966, les agences de voyages organisatrices de croisières maritimes engagent leur responsabilité à l'égard de leurs clients du fait de l'inexécution, par des entreprises

⁷⁵ Cass., 1^{ère} civ. 15 déc. 2011, n° 10-10585.

⁷⁶ **J.-P. BEURIER**, « *Droits maritimes* », Dalloz action, 2014, 3^{ème} édition, n. **A. MONTAS**, p. 536.

⁷⁷ CA Paris, 25^{ème} ch. sect. B, 31 janv. 1997, *Epoux Buchet c/ SA Voyage Kuoni*.

distinctes, des prestations prévues. Ainsi, pour retenir l'exonération de l'agence de voyages, les juges ont motivés leur décision sur le « caractère imprévisible et insurmontable de la force majeure », écartant de facto les dispositions de loi du 18 juin 1966. Cela pose la thèse d'une abrogation implicite de la Loi de 1966 par la Loi de 1992 sur l'engagement de la responsabilité de l'organisateur de croisières.

Une motivation sur un double visa s'opère, provoquant un flou juridique et une confusion certaine pour le passager.

À ce titre, **Philippe Delebecque** aurait souhaité « *un peu plus d'audace et voir clairement affirmé la primauté de la loi de 1992 sur celle de 1966* »⁷⁸. La doctrine préconisait avec force de « faire en sorte que le passager puisse s'adresser à l'organisateur et à lui seul »⁷⁹.

Tout l'objet de la loi du 13 juillet 1992 a été de répondre à ces attentes en mettant sur une même tête, celle de l'agent de voyage, les doléances de réparations des passagers-victimes, ce que confirma les juges de Cassation⁸⁰.

Une autre décision plus récente de la **Cour d'Appel de Toulouse du 31 mars 2010**⁸¹ est venue relancer le débat autour de cohabitation des deux textes, les juges ont alors condamné l'agent de voyages en visant le Code du tourisme pour les désagréments résultant d'un changement de cabine, et fonde sur l'article 48 de la loi de 1966 la responsabilité de l'agence organisatrice de croisière pour la partie transport.

Cette décision des juges du fond a été appuyée par les juges de Cassation ⁸²« loin de déclarer le texte maritime abrogé » et « rejette la théorie de l'abrogation implicite des textes maritimes »⁸³.

⁷⁸ **Ph. DELEBECQUE**, « Quel est le droit applicable aux croisières maritimes ? », *D. 2002*, *Somm.* p. 1319.

⁷⁹ **J.-C. SOYER**, « Le droit nouveau des contrats d'affrètements et de transports maritimes », *RTD. Com.* 1967, p. 375, spéc. P. 390, n° 154.

⁸⁰ Cass., 1^{ère} civ. 18 oct. 2005, n° 02-15.487, *DMF 2006*, n°668, obs. **H. TASSY**, p. 243.

⁸¹ CA Toulouse., 31 mars 2010, *DMF 2012*. 364, obs. **S. MIRIBEL**. – Voir **J.-P. BEURIER**, *op. cit.*, n. **A. MONTAS**, p. 536.

⁸² **Ch. SCAPEL**, « *Le droit positif de la croisière maritime en France* », *DMF 2012*, 735, v. note n°22.

⁸³ **Ch. SCAPEL**, *op. cit.*, *DMF 2012*, 735, p.3.

Enfin, il faut noter que l'esprit d'indemnisation gagne du terrain sur le droit de la responsabilité, le domaine du déplacement maritime de passager en est le principal terrain d'action. L'objectivation de la responsabilité doit continuer sa marche en avant, elle doit contribuer à assurer une meilleure protection du passager, et notamment dans la réparation de ses dommages.

Deuxième Partie. Le mécanisme de réparation atténué par le principe de limitation de la responsabilité en droit maritime.

Après avoir évoqué la responsabilité du transporteur de passagers par voie maritime, vient le temps de la réparation du dommage. Le droit maritime utilise un processus propre au droit de la responsabilité et au droit des assurances, c'est à dire qu'il autorise la limitation de la réparation pour le responsable du dommage car cela permet de ne pas recourir à la réparation illimitée qui deviendrait inassurable financièrement (**Chapitre 1**).

Dans le cas où le dommage est réparable le mécanisme de l'assurance va se mettre en route, il est naturellement indispensable. La principale assurance qui puisse garantir le dommage causé au passager sera l'assurance de responsabilité civile que le transporteur ou l'agent de voyages devra souscrire ce qui permettra à la victime d'obtenir réparation (**Chapitre 2**).

Chapitre 1. La limitation de la réparation : pilier du droit de la responsabilité civile du déplacement de passagers par voie maritime.

Il a été donné la possibilité au transporteur maritime de limiter sa réparation en cas d'accident, ce qui est une spécificité purement maritimiste (**Section 1**).

À l'inverse, une évolution a pu être constatée concernant le statut de l'agent de voyages puisque la Loi du 22 juillet 2009 a permis d'opérer une modification importante en terme de limitation de responsabilité (**Section 2**).

Section 1. Le principe et les modalités de mise en œuvre de la limitation de réparation accordée au transporteur maritime de passagers.

Il sera question d'évoquer le principe de limitation de responsabilité et les atténuations maritimes dont il peut faire l'objet (§1), pour terminer sur les modalités de réparations mises en œuvre par les Conventions internationales et le législateur national (§2).

§1. Principe de limitation de réparation et atténuations au principe.

Le principe de limitation donné au transporteur maritime de passager représente une avancée importante. Ce principe a été mis en place afin de rendre assurable le risque de responsabilité dont sera débiteur le transporteur maritime en cas de dommages. En effet il serait impensable de laisser à la charge du transporteur en cas de sinistre, une réparation illimitée.

Prenons pour exemple, le cas du *Costa Concordia* avec une capacité de 3000 passagers. Dans ce naufrage, seul une trentaine de personnes avaient trouvé la mort, mais l'on peut imaginer qu'il y aurait pu avoir un nombre plus important de victimes.

Si le transporteur, déclaré responsable du naufrage, avait dû réparer le préjudice de chacun des passager, aussi bien en cas de mort de l'un d'eux pour le préjudice moral dû aux ayants droits, ainsi qu'en cas de simples dommages corporels (lésions, blessures) il se serait exposé à verser des dommages et intérêts colossaux.

C'est pourquoi le principe de limitation de responsabilité a été accordé au transporteur de passager **(A)**, avec cependant quelques atténuations dans les cas où le transporteur ne respecterait pas les réglementations en vigueur ou la simple prudence d'un transporteur **(B)**.

A. Principe de limitation de responsabilité.

Le principe de limitation de réparation du transporteur maritime ne représente qu'une facilité lui étant accordé, c'est à dire qu'il pourra s'en prévaloir si le montant des créances exercées contre lui par le passager-victime est supérieur au montant de la limitation de réparation.

Or, on pourrait penser que le principe de limitation est automatique pour le transporteur maritime. Il n'en est rien. Ce principe ne représente qu'une facilité pour le transporteur, facilité qu'il doit réclamer pour en obtenir le bénéfice.

Mais on pourrait s'interroger sur la possibilité de limiter le droit à réparation en cas de dommages corporels des suites d'une catastrophe maritime.

Le droit des transports se divise sur la question, le droit aérien ayant réglé ce problème épineux en abandonnant le principe de limitation en cas d'accidents corporels suites à un événement dramatique⁸⁴.

À ce titre, une partie de la doctrine regrette qu'il n'en soit pas de même pour le droit maritime, considérant qu'une « limitation peut s'avérer sévère en cas de grandes catastrophe »⁸⁵.

De plus, il faut constater que la limitation de réparation ne s'applique qu'à des dettes provenant de la responsabilité du transporteur, de ce fait elle peut se superposer aux limitations contractuelles de responsabilité prévues dans le contrats de transport, dont la validité est autorisée si elle est plus favorable au passager-victime que les limitations prévues par les Conventions⁸⁶. Ces accords doivent être nécessairement inscrit dans le contrat de transport.

Par ailleurs, toute stipulation contractuelle qui viendrait exonérer ou établir une limite de responsabilité inférieure à celles fixées par la convention est nulle et non avenue,

⁸⁴ Règl. Communauté européenne, 9 oct. 1997 et Conv. Montréal 28 mai 1999.

⁸⁵ MM. **BONASSIES et SCAPEL**, *op. cit*, p.857.

⁸⁶ Art. 10 § 1 Conv. Athènes 1974.

mais ne remet pas en cause l'intégralité du contrat. La nullité ne s'applique simplement pour la l'exonération de responsabilité.

Comme tout principe, le droit à limitation accordé au transporteur réserve son lot de tempéraments, notamment concernant les fautes imputables à ce dernier.

B. Atténuation au principe: déchéance du droit à invoquer la limitation de réparation par le transporteur maritime.

Il peut arriver que le transporteur maritime soit déchu de son droit à limitation, c'est le cas lorsque ce dernier ne mérite pas d'en bénéficier s'il n'a pas pris toutes les mesures qu'imposent la réglementation applicable ou le principe de prudence immuable à chaque armateur.

La limitation de réparation vient protéger le débiteur contre des créances trop importantes en cas de sinistres, mais lorsque ce dernier ne respecte ses obligations minimum, la réparation doit être systématique et le passager-victime invoquera une responsabilité illimitée qui relève du droit commun.

Cette situation se produira dans les cas où le transporteur se sera rendu coupable d'une faute intentionnelle **(a)** ou d'une faute inexcusable **(b)**.

- a. La faute intentionnelle du transporteur : première condition de déchéance du droit à limitation.

« La faute susceptible d'écarter la limitation légale de réparation, c'est avant tout la faute commise avec l'intention de causer le dommage »⁸⁷.

⁸⁷ **F.-X. PIERRONNET**, *J.-CL 1278, op. cit*, p.18, voir A.SÉRIAUX, « *La faute du transporteur* », 2^{ème} éd., préf. **P. BONASSIES** : Economica, 1998, n° 317, p. 237.

Cette faute mérite d'être définie en ce qu'elle représente la volonté de l'auteur du dommage d'agir comme tel, même si son intention n'était pas forcément de nuire à la victime. L'auteur du fait dommageable n'a pas l'intention de nuire à la victime, mais il dispose de la ferme intention de causer le dommage tel qu'il s'est produit.

De ce fait, les dispositions légales qui imposent le plafonnement de la limitation sont écartées en présence d'une faute intentionnelle.

Le droit maritime, par l'intermédiaire du Code des transports prévoit expressément en son **article L.5421-5 alinéa 3** que « *ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnel du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage* ».

Il faut y inclure la faute intentionnelle commise par les préposés et dont le transporteur doit répondre civilement.

b. La faute inexcusable du transporteur : réflexions autour du débat jurisprudentiel.

La faute inexcusable fait aussi partie d'une cause de déchéance de limitation de la réparation accordée au transporteur maritime et représente une véritable sanction pour le transporteur.

Cette faute a progressivement intégrée le droit maritime par le biais de la jurisprudence mais aussi au sein des Conventions internationales.

En effet, la Cour de Cassation a donné une définition précise de la faute inexcusable qui « doit s'entendre d'une faute d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devrait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative, et se distinguant par le défaut d'un élément intentionnel »⁸⁸.

⁸⁸ Cass., Ch réunies., 15 juill 1941, *JCP G* 1941, II, 1705, note **MIHURA**.

Cette définition posant le principe de faute inexcusable a été reprise en droit des transports maritimes au sein de la **Convention de Londres du 19 novembre 1976** sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

La notion de faute inexcusable avait aussi été relevée par le **Professeur Cyril BLOCH** à propos de l'affaire Erika⁸⁹, dans une observation où les juges de Cassation avaient pu « ériger en faute inexcusable la négligence du service d'inspection du navire »⁹⁰.

Il faut apprécier la faute inexcusable de manière objective, c'est à dire si l'auteur de l'acte a eu, au cours de l'accident, conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Mais, il n'est pas nécessaire que la faute soit d'une extrême gravité pour lui accorder le critère de faute inexcusable.

Un **arrêt de principe** en la matière illustre parfaitement le caractère de faute inexcusable sanctionnant le transporteur d'une déchéance de son droit à limitation de responsabilité.

En l'espèce, un petit bateau effectuait des opérations de transports de passagers entre la rive et navire au mouillage dans la baie de Papeete en Polynésie. Suite à un vent violent, l'embarcation a subi l'assaut des vague, et deux passagers sont décédés noyés. Les ayants droits agissent en responsabilité contre le transporteur qui invoque son droit à limitation.

La Cour d'Appel accorde le droit de limitation au transporteur maritime. Les ayants droit forment alors un pourvoi en cassation en invoquant la faute inexcusable du transporteur. Ils obtiennent gain de cause car l'arrêt d'Appel est cassé aux motifs que les conditions de transports à travers les récifs en Polynésie et le temps à cette période sont des données connues, de plus l'embarcation transportait un nombre excessif de passagers ce qui l'a rendu innavigable, dès lors le transporteur a du avoir conscience que le dommage survenu était probable, ce qui caractérisait la présence d'une faute inexcusable justifiant la déchéance de son droit à limiter sa responsabilité⁹¹.

⁸⁹ **C. BLOCH**, « Responsabilité civile », *La semaine juridique*, 2013, n°17, doct. 484.

⁹⁰ Cass., crim., 25 sept. 2012, n° 10-82.938, JurisData n° 2012-021445, voir **C. BLOCH**, *op. cit.*

⁹¹ Cass., com., 16 avr. 1991, n° 89-20.101, *Goélette « Tuhaa Paé II »*, JurisData n°1991-001268.

Aussi dans un arrêt récent , les juges de la Haute Cour avait pu déterminer que « *qu'ayant retenu que le transporteur avait manqué à son obligation de sécurité en n'alertant pas les passagers sur les conditions difficiles de la traversée, en ne demandant pas à ceux-ci de rester assis et, surtout, en n'interdisant pas l'accès au pont, une cour d'appel a décidé à bon droit qu'un tel manquement, qui impliquait objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire, revêtait un caractère inexcusable* »⁹².

Après avoir déterminé le principe de limitation ainsi que les atténuations dont il faisait la cible, il y a lieu de se pencher sur les modalités de réparations en cas de dommages causés au passager.

§2. Les modalités de réparations.

Les plafonds limitations de réparation ont été initialement déterminés par la loi française, au moment de la promulgation de la **Loi du 18 juin 1966**.

Mais aussi improbable que cela puisse paraître, le législateur n'a pas fixé ces montant au sein de cette loi, préférant faire référence aux conventions internationales et plus particulièrement à **La Convention de Londres du 19 novembre 1976 (V. Supra)** et ce dans un soucis de protection du passager, car les plafonds initiaux s'avéraient dérisoires.

Cette volonté d'augmentation des plafonds résulte aussi de l'augmentation de la capacité des navires en terme de passagers⁹³. Les naufrages de *l'Estonia* en 1994 qui fut 912 victimes, ainsi que celui du *Joola* qui causa la mort de plus de 1500 personnes.

Il conviendra de déterminer que l'évolution des plafonds, aussi bien en cas de dommages corporels que pour les bagages, en faveur du passager-victime représentait le but ultime à atteindre pour les rédacteurs des textes nationaux et internationaux **(A)**.

⁹² Cass., 1^{ère} civ., 18 juin 2014, n°13-11.898, *Dalloz actualité*, 2 juill. 2014, obs. **DELPECH**.

⁹³ La Provence, « *L'allure of the seas, plus gros paquebot du monde* », [<http://www.laprovence.com/article/actualites/3421900/le-plus-grand-paquebot-au-monde-est-arrive-a-marseille-ce-mardi-matin.html>]

Mais malgré cela, même si les plafonds ont augmentés significativement, le transporteur peut abattre une dernière carte c'est à dire en constituant un fonds de limitation, lui permettant de ne pas indemniser les victimes au delà d'un certain montant **(B)**. Cette procédure n'est pas obligatoire, mais devient quasiment une nécessité lorsque les sommes en jeu deviennent astronomiques pour réparer les dommages causés aux passagers-victimes.

A. Limitations de réparation : évolution des plafonds en faveur du passager.

Lorsque le transport de passager engendre des dommages aux passagers, le transporteur est en droit d'invoquer les limitations de responsabilité.

Ces limitations sont prévues aussi bien en cas d'atteintes corporelles **(a)**, qu'en cas de dommages touchant les bagages **(b)**, le transporteur en sera responsable dans les deux cas.

Lorsque le transport entre dans le champ d'application du droit interne, le Code des transports institue une limite de responsabilité à la charge du transporteur, mais il ne les prévoient pas directement, préférant faire référence au décret du 23 mars 1967⁹⁴ modifié par le décret du 24 septembre 1986⁹⁵ pour les dommages causés aux bagages, ainsi qu'à la Convention de Londres de 1976 modifiée par le Protocole du 2 mai 1996⁹⁶ en cas de dommages corporels.

Mais lorsque les transports maritimes relèvent du champ d'application de la Convention d'Athènes de 1974 et à fortiori du Règlement « accident maritime » du 23 avril 2009, le passager bénéficiera de limites plus élevées lui permettant d'obtenir une réparation souvent plus adéquate à son préjudice.

⁹⁴ Déc. n° 67-268 du 23 mars 1967.

⁹⁵ Déc. n° 86-1065 du 24 septembre 1986.

⁹⁶ Protocole de Londres du 2 mai 1996.

Enfin, une des innovations inscrite dans le Règlement de 2009 qui milite en faveur de la victime consiste en l'obligation pour le transporteur à verser une avance au passager-victime en cas de dommage corporel ou à ses ayants droits en cas de décès du passager **(c)**.

a. Limitations prévues en cas de dommages corporels.

Initialement, c'est la Loi du 18 juin 1966 qui avait fixé le montant maximum de réparation due par le transporteur au passager-victime, c'est à dire 82 000 francs Poincaré.

Cette limitation apparaissait très insuffisante d'une part, et d'autre part elle imposait au législateur de revoir constamment ce montant à cause de la fluctuation monétaire.

De ce fait, le Code des transports⁹⁷ préféra renvoyer le passager-victime aux barèmes prévus par l'article 7 de la Convention de Londres de 1976. Cette Convention instituant notamment une unité de monnaie internationale, les DTS (Droits de tirages spéciaux). Chaque DTS vaut environ 1,20€.

Dans sa rédaction initiale, cet article prévoyait un montant de réparation individuel fixé à 46 666 DTS par passagers⁹⁸, mais il prévoyait aussi une limitation globale maximale qui représentait le produit de la limitation individuelle multipliée par le nombre de passagers que pouvait contenir le navire.

Néanmoins, la limite de réparation ne pouvait dépasser 25 millions de DTS par navires quelque soit le nombre de victime, ce qui paraissait bien insuffisant notamment en comparaison des standards posés par le droit aérien.

À la suite du naufrage du ferry *Herald of Free Enterprise*, une modification profonde devait avoir lieu, c'est pourquoi le protocole de Londres du 2 mai 1996 est amender la Convention de Londres de 1976. Le protocole prévoit désormais un plafond individuel

⁹⁷ Art. L.5421-5 C. transp.

⁹⁸ **Ph. Le TOURNEAU et C. BLOCH**, « *Contrat de transport* », *Dalloz actualité*, n°186, à propos des plafonds actuels en droit interne.

en cas de dommages corporels ou de mort du passager surélevé à 175 000 DTS (soit 210 000€), mais surtout il supprime la limitation globale.

En effet, **l'article 7 de la Convention de Londres** modifié par **le Protocole de 1996** dispose que « *dans les cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat* ».

Cela permet au passager d'obtenir une réparation plus appropriée en cas de sinistre majeur et cela permet surtout de lever l'injustice dont souffrait le passager.

Il faut garder à l'esprit que ce plafond représente le montant minimum de limitation de responsabilité dans le cadre contractuel, le transporteur a la possibilité de prévoir un plafond supérieur à celui de la convention dans le contrat de transport, mais en aucun cas un plafond moins élevé.

Dans le cadre des transports de passagers qui relèvent du champ d'application de la Convention d'Athènes de 1974 et du Règlement européen de 2009, les limitations de responsabilité sont expressément prévues et sont beaucoup plus favorables en terme de plafond aux passagers victimes de lésions corporelles ou de morts.

En effet, **l'article 7 de la Convention d'Athènes de 1974** prévoit dans ces cas la « *une limitation fixée à 400 000 DTS par passager et par événement* ».

Cette indemnité pourra être allouée sous forme de rente ou de capital, ce qui représente une réelle évolution en faveur du passager-victime. Les Etats sont aussi autorisés à fixer dans leurs législations « *une limite supérieure opt out clause* »⁹⁹

Il faut tout de même préciser à nouveau qu'en cas de faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur maritime (**V. Supra**), la déchéance de son droit à limitation s'applique et de ce fait, il ne pourra plus se prévaloir des plafonds prévus à cet effet.

⁹⁹ **G. THOMAS**, « *Le transport de passagers par voie maritime* », *DMF 2006*, n°676, p.2.

La loi nationale et les Conventions internationales ont également prévues, à coté des limitations de responsabilité consécutives aux dommages corporels du passager, des limitations en cas d'atteinte aux bagages.

b. Limitations prévues en cas dommages matériels.

Les dispositions prévues par la Loi française de 1966 et par la Convention d'Athènes de 1974 modifiée par le Protocole de 2002 sont incontestablement posées de manière à favoriser l'indemnisation du passager en cas de dommages.

L'article L.5421-9 du Code des transports dispose que « *le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites fixées par voie réglementaire* ». Or c'est le **décret du 24 septembre 1986** qui fixe ces plafonds, sauf pour le passager à démontrer que le transporteur a commis une faute intentionnelle ou inexcusable.

Ledit décret fixe un montant de réparation maximum de 4600€ pour les véhicules de tourisme (en y incluant les bagages se trouvant à l'intérieur ainsi que la caravane tractée), 1140€ par passager pour les bagages de cabines, 1520€ par passager pour les autres bagages, et 460€ par passager concernant les effets personnels.

Dans le cadre des transports maritimes ou croisières soumises à la Convention d'Athènes de 1974, les montants maximum de réparations en cas de dommages aux bagages est plus avantageux pour le passager.

Ils sont prévus à **l'article 8 de la Convention d'Athènes de 1974**.

Le passager-victime bénéficiera d'un plafond de 2250 DTS (2700€) par passager pour les bagages de cabine, de 3375 DTS (4050€) pour les autres bagages enregistrés et les biens de valeurs¹⁰⁰ par passager, ainsi que 12700 DTS (15240€) concernant les véhicules.

¹⁰⁰ Art. 5 Conv. Athènes 1974.

Cependant, mettre en application de tels plafonds est relativement rare puisque le contentieux relatif aux dommages causés aux bagages est restreint.

c. Innovation prévue par le Règlement de 2009 : le versement obligatoire d'une avance au passager-victime.

Le Règlement « accident maritime » du 23 avril 2009 oblige le transporteur maritime, dans son **article 6**, à verser au passager victime de dommages corporels, ou à ses ayants droits en cas de décès, **une avance** pour lui permettre de faire face aux dépenses consécutives à un évènement maritime. En effet, elle couvrira « les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis »¹⁰¹.

Cette avance doit être versée dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à indemnisation et en cas de décès, cette avance ne peut être « inférieure à 21 000 »¹⁰².

Néanmoins, il faut relever que le versement de cette avance n'implique en aucun cas que le transporteur est responsable, et pourra être déduite des sommes payées ultérieurement¹⁰³.

Cela constitue une véritable avancée dans les droits des passagers, puisque ni les Convention internationales précédentes, ni la loi nationale ne prévoyaient une telle disposition.

B. La constitution d'un fonds de limitation par le transporteur maritime de passagers.

La constitution d'un fonds de limitation par le transporteur représente l'une des manières de limiter sa responsabilité en cas d'évènements maritimes. La constitution

¹⁰¹ Art. 6 §1 Règl. UE du 23 juin 2009 « Accidents maritimes ».

¹⁰² Art. 6 §1 Règl. UE du 23 juin 2009 « Accidents maritimes ».

¹⁰³ Art. 6 §2 Règl. UE du 23 juin 2009 « Accidents maritimes ».

d'un fonds n'est pas obligatoire pour ce dernier elle ne lui empêche pas d'accéder à la limitation, mais elle est fortement conseillée car à défaut, cela peut se révéler très dangereux pour lui.

La plupart du temps, le transporteur maritime ne constituera pas de fonds de limitation lorsqu'un seul créancier agira contre lui. En pratique, ce schéma est très rare et c'est pourquoi les transporteurs préfèrent l'utiliser.

La constitution du fonds par le transporteur maritime lui permettra de « se libérer de ses créanciers, ces derniers devront agir contre le fonds et non contre lui. Cela permettra aussi au transporteur de ne pas se faire saisir son navire si le montant de la réparation est très important et qu'il ne peut payer »¹⁰⁴.

L'inconvénient de taille que représente la constitution d'un fonds de limitation se trouve dans la complexité de sa mise en œuvre.

Néanmoins, cette procédure de limitation est utilisée dans la majorité des cas par les transporteurs, préférant se « couvrir » en cas d'évènements maritimes importants.

Concernant les effets de la constitution du fonds de limitation, **l'article L.5121-6 du Code des transports** dispose que « *le fonds est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable* ».

C'est à dire que seules les créances provenant de la responsabilité du transporteur pourront être réglées par le fonds de limitation.

D'autres part, lorsque la responsabilité du transporteur est avérée le paiement des créances s'effectuera en espèces ou en suretés.

Section 2. Evolution du régime de limitation de réparation spécifique à l'agent de voyages.

La position des agents de voyages sur la question épineuse de la limitation de responsabilité n'a pas toujours été claire, un revirement ayant eu lieu en 2009.

¹⁰⁴ MM. **BONASSIES et SCAPEL**, *op. cit*, p.310.

En effet, la position du législateur était strictement déterminée, c'est à dire qu'il instaurait l'interdiction absolue pour l'agence de voyage de limiter sa responsabilité ou sa réparation **(§1)**.

Un dilemme prenait place dans le débat puisque en cas de litige entre un client et une agence de voyage lors d'une croisière maritime, si le transporteur auquel avait fait appel l'agence était reconnu responsable, il était en droit de limiter sa responsabilité tandis que l'agent de voyage devait être condamné à indemniser intégralement le passager de ses dommages corporels ou matériels.

Suite à la pression de la profession, le législateur a pris les devants en modifiant le régime applicable aux agents de voyage en leur permettant de limiter leur responsabilité **(§2)**.

§1. Le régime antérieur : la prohibition de la limitation de responsabilité pour l'agent de voyage.

Le principe posé par le législateur était tout simplement l'interdiction absolue pour l'agence de voyage de limiter sa responsabilité en cas de dommages causés au passager-victime **(A)**.

Mais malgré l'absolutisme de ce principe lourd et sévère pesant sur la profession, il peut arriver que lors de la croisière maritime, certaines activités à risques pratiquées par le croisiériste peuvent venir limiter la responsabilité de plein-droit de l'agent, ce qui constitue une atténuation non-négligeable pour ce dernier **(B)**.

A. Principe de prohibition de limitation de la responsabilité incombant à l'agent de voyages.

Faut-il le rappeler, l'agent de voyage est tenu d'une responsabilité de plein-droit débiteur d'une obligation de sécurité-résultat envers le passager.

La question se posait de savoir si l'agent de voyage était en droit de limiter sa responsabilité, au même titre que ses prestataires de services à savoir le transporteur maritime lors d'une croisière organisée ?

Le législateur a décidé de ne pas intégrer cette possibilité dans la Loi du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours. Pourtant, cette idée avait été évoquée en filigrane par la directive du 13 juin 1990 « voyages à forfait ».

Il s'en suit que les agences de voyages sont soumises au principe dévastateur de la réparation intégrale des dommages subi par le passager. Ce mouvement de panique a, en quelque sorte, obligé les agences à intégrer dans leurs contrat de voyage, des clauses limitant ou excluant la responsabilité.

La position de la doctrine a oscillée en faveur ou défaveur de ces clauses limitatives de responsabilité, alors que l'élément principal de la loi de 1992 était d'accorder la réparation intégrale du préjudice au passager-victime.

Les militants favorables à l'instauration de ces clauses portaient du postulat qu'aucune règle n'interdit l'utilisation de ces clauses, ce qui implique que le droit commun doit prendre ces responsabilités, tout en gardant à l'idée de ne pas trop affaiblir le consommateur.

A contrario, les critiques contre ces clauses vont dans le sens d'une surprotection du consommateur, comme l'affirme **C. MEYER-ROYERE** qui observe que « *la prohibition des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité s'explique par le souci du législateur de protéger le consommateur des agissements du professionnel et s'inscrit dans la lignée des mesures protectrices du consommateur* »¹⁰⁵.

¹⁰⁵ **F.-X. PIERRONNET**, « *Responsabilité civile et passagers maritimes* », Thèse 2004, p. 310, n. n°523.

Quoi qu'il en soit, l'interdiction de limitation de responsabilité s'est imposée chez l'agent de voyages qui sera obligé d'opérer une réparation intégrale du préjudice subi par le passager en cas d'engagement de sa responsabilité professionnelle.

B. Les atténuations au principe de limitation encadrées.

Malgré la rigidité de ce principe interdisant à l'agence de limiter sa responsabilité comme pourrait le faire le transporteur maritime de passagers, des atténuations doivent être relevées.

La jurisprudence s'était positionnée en faveur de la non-application de la responsabilité de plein-droit de l'agent de voyage lorsque le client pratiquait des activités « à risque ».

En l'espèce, des clients avaient participé à une excursion où l'on pouvait pratiquer la pêche. Le client a été blessé lors de la pêche d'une murène et a engagé la responsabilité de l'agence sur le fondement de la Loi du 13 juillet 1992. La Cour d'appel de Paris, confirmant la décision des juges de première instance ont décidé que l'article 23 de ladite loi relatif à la responsabilité de plein-droit de l'agence « *n'avait pas s'appliquer à une activité sportive dans l'exécution de laquelle les participants ont un rôle actif et dont les prestataires, par suite, n'ont pas la maîtrise* »¹⁰⁶.

Par ailleurs, les juges ont finalement retenu la responsabilité de l'agence sur le fondement de la responsabilité contractuelle prévu par l'article 1147 du code civil.

Ce rôle actif du passager représente une évolution dans l'approche des juges sur l'engagement de la responsabilité de plein-droit de l'agence. Faut-il, comme en matière de transport maritime, faire peser toute la responsabilité sur l'agence dès lors que le passager dispose d'une liberté de mouvement et de conscience des activités à risques qu'il pratique ?

¹⁰⁶ CA Paris, 25^{ème} ch. sect. B, 16 fév. 2001, à propos de la responsabilité de l'organisateur d'un séjour touristique dans un accident de pêche.

Il semblerait que l'engagement de la responsabilité de l'agence ne prendrait plus sa source dans le régime protecteur conçu par la loi de 1992 mais se fonderait plutôt sur l'inexécution contractuelle prévue à l'article 1147 du code civil.

Cette réflexion peut s'étendre aux activités pratiquées par les passagers à bord du navire comme le jet-ski, la plongée...

Le fait de ne plus se fonder sur le régime protecteur de la loi de 1992 risquerait de vider la loi de sa substance, à ne pas accorder au passager-victime toute la protection nécessaire que cette loi était venue lui accorder.

C'est dans cette optique que la doctrine préconise d'engager la responsabilité subjective de l'agence pour faute en cas de dommages consécutifs à la pratique d'une activité à risque par le passager.

En effet, **Y. DAGORNE-LABBÉ** expliquait que « *la lourde responsabilité de l'agence de voyage est d'autant plus mal vécue aujourd'hui que les clients sont de plus en plus soucieux de consommer du voyage autrement, plus sportif ou plus aventureux. S'il est normal que l'agence de voyage organisatrice garantisse largement la sécurité des participants à un voyage organisé de type classique, n'est-il pas moins normal qu'elle ne garantisse pas, sauf faute de sa part, les participants à un voyage organisé de type à risque ?* »¹⁰⁷.

Il est possible d'adhérer à cette position défendue, mais toutefois on peut penser que les passagers participant à une croisière maritime ne recherchent pas principalement de « l'adrénaline » avec des pratiques d'activités à risques, c'est une position qu'il convient de relativiser.

Face aux pressions des professionnels du voyage, mais surtout face à celles des compagnies d'assurances, le législateur a dû légiférer afin de modifier en profondeur ce régime.

¹⁰⁷ **F.-X. PIERRONNET**, « *Responsabilité civile et passagers maritimes* », Thèse 2004, p. 297, n. n°505.

§2. L'effet novateur de la loi de 2009 : Glissement vers le régime accordé au transporteur maritime.

Une modification profonde du système de limitation de responsabilité allait intervenir pour les agences de voyages.

La directive du **Conseil Européen n°90/314/CEE** avait déjà laissé la porte ouverte à une possible limitation de responsabilité au sein de son **article 5 §2** aux termes duquel *« en ce qui concerne les dommages résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des prestations faisant l'objet du forfait, les États membres peuvent admettre que le dédommagement soit limité conformément aux conventions internationales qui régissent ces prestations »*.

Ces formes de limitations sont aussi prévues pour les dommages matériels (bagages notamment).

Dans sa transposition, le législateur n'avait pas intégré ces dispositions dans la version initiale de la Loi du 13 juillet 1992. Il aura fallu attendre que la Loi n°2009-888 du 22 juillet 2009 viennent instaurer le principe de limitation de responsabilité à l'égard de l'agent de voyages à **l'article L.211-16 alinéa 2 du Code du tourisme**.

Cet article vise expressément les « Conventions internationales », il s'agit fort logiquement des limitations prévues par le Règlement européen « accidents maritimes » de 2009 ainsi que la Convention d'Athènes de 1974.

Cette nouvelle disposition permet à l'agence de pouvoir limiter sa responsabilité lorsque un accident survient en cours de croisière maritime.

Il faut quand même considérer que les limites instaurées par ces conventions internationales varient en fonction du régime de responsabilité applicable. Dans le cas de l'agent de voyage, une responsabilité de plein-droit lui est imputable en cas de dommages aux passagers.

On peut penser que plus les régimes de responsabilités sont sévères, plus les limitations sont faibles, c'est à dire que les plafonds de limitations de responsabilités seront plus élevés en cas de responsabilité pour faute du débiteur.

Chapitre II. L'assurance, soutien indispensable du droit de la responsabilité civile du déplacement de passagers par voie maritime.

De l'avis général, le domaine maritime ne saurait survivre sans le mécanisme de l'assurance eu égard aux sommes importantes mises en jeu, aussi bien dans la conservation du matériel que dans l'indemnisation des passagers en cas de catastrophes.

L'assurance de responsabilité civile s'inscrit dans la catégorie des assurances de dommages où le « bénéficiaire reçoit une indemnité correspondant au préjudice qu'il a subi et qui ne peut en aucun cas être supérieur à ce préjudice, ceci en application du principe indemnitaire »¹⁰⁸, sous réserves de la possibilité de limiter la responsabilité du transporteur maritime **(V. Supra)**.

C'est pourquoi les législateurs nationaux et internationaux ont instauré dans leurs textes, une obligation d'assurance à la charge des professionnels du transport et du voyage **(Section 1)**.

Financièrement, il fallait aussi trouver des plateformes assurantielles capables de prendre en charge ces risques lourds et c'est vers la Grande-Bretagne que les regards se sont tournés, berceau de l'assurance maritime mondiale **(Section 2)**.

Section 1. L'institution d'une assurance obligatoire concernant les acteurs du domaine relatif au transport maritime de passagers.

Afin d'assurer une meilleure protection du passager, l'obligation d'assurance du transporteur maritime a fait son apparition dans les Conventions internationales et dans la loi française **(§1)**, et s'est généralisée à l'agent de voyages **(§2)**.

¹⁰⁸ **F. TURGNÉ**, « *Assurances maritimes et transports* », *op. cit*, p.5.

§1. L'assurance responsabilité civile obligatoire du transporteur maritime de passagers.

L'assurance obligatoire de responsabilité civile du transporteur maritime de passagers a été instituée pour la première fois par la Convention d'Athènes de 1974. **L'article 4 de la présente Convention** dispose que « *Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers* ».

L'assurance obligatoire a notamment permis, à la suite de plusieurs naufrages tragiques, d'instaurer une protection renforcée pour le passager en cas de décès ou de lésions corporelles. Cependant, un plafond minimum de couverture est institué par la Convention, **l'article 4 §1** poursuit « *la limite de l'assurance obligatoire ou autres garanties financières ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de comptes par passagers pour un même événement* ».

Les lignes directrices de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont bien évidemment, reprises ces dispositions relatives à l'assurance obligatoire du transporteur maritime et sont intégrées à l'Annexe II du Règlement « accident maritimes » de 2009. Les éléments contenus au sein de ces lignes directrices ont désormais la même force que les dispositions prévues par le Règlement européen, il faut donc en tenir compte de manière précise.

C'est ainsi que le législateur français a dû intégrer, en droit interne, cette notion d'assurance obligatoire prévue par les textes européens. Il l'a réalisé à **l'article L. 5123-2 II° du Code des transports** aux termes duquel « *le transporteur qui assure effectivement tout ou partie d'un transports de passagers [...] souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences du Règlement (CE) n°392/2009 du*

Parlement Européen, lorsque le navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ».

Ce texte impose aussi la preuve de cette souscription d'assurance obligatoire de responsabilité civile par le transporteur, c'est à dire que ce dernier doit détenir un certificat d'assurance délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire, ce certificat doit obligatoirement se trouver à bord du navire. On peut penser que ce système se rapproche du transport terrestre, où les assurés doivent toujours détenir sur eux, le certificat d'assurance attestant d'une garantie financière en cas de dommages. Mais une des innovations importantes contenue au sein de la Convention d'Athènes de 1974 concerne la possibilité pour le passager d'exercer une **action directe** directement contre l'assureur du transporteur ou contre toute personne fournissant la garantie financière¹⁰⁹.

En droit français, seuls les bénéficiaires de l'action en responsabilité peuvent l'exercer. L'assuré doit en outre, avoir commis un fait engageant sa responsabilité dont un tiers a été victime et d'autre part ce fait doit être garanti par l'assureur responsabilité. Cette action est prévue **par l'article L.124-3 du Code des assurances** qui dispose que *« le tiers lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable ».*

En droit maritime, l'instauration de cette action est une véritable révolution même si les compagnies d'assurances voyaient en elle, une défiance vis à vis du principe général d'indemnisation propre à toute assurance de responsabilité. Il ne faut pas occulter qu'un des principes immuables en droit maritime est le suivant *« pay to be paid »* (littéralement payer pour être payé). En pratique, l'assuré devra régler l'indemnité de responsabilité au passager-victime avant de pouvoir réclamer à l'assureur, l'exécution de la garantie prévue au contrat.

¹⁰⁹ Art. 4 § 10 Conv. Athènes 1974 dispose *« Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité ».*

Ainsi, ce principe se retrouve partiellement remis en cause si on laisse la possibilité au tiers lésé (en l'occurrence le passager) de pouvoir exercer directement une action contre l'assureur du responsable du dommage (le transporteur maritime).

Soit dit en passant, le principe d'action directe à tout de même était intégré au Protocole de 2002, toujours dans le but d'accorder au passager-victime, des moyens efficaces permettant de réparer son préjudice.

Cette protection se matérialise aussi par l'impossibilité pour l'assureur de s'exonérer de la réparation due au passager victime en invoquant la faute contractuelle de l'assuré.

C'est un moyen somme toute efficace de protéger le passager en évitant que l'assureur puisse lui opposer certaines fautes que l'assuré (le transporteur) aurait pu commettre, comme le défaut de paiement de primes par exemple.

Mais attention, il faut noter que la réparation due par le transporteur n'est pas illimitée, si bien que dans le cas d'une action directe exercée par le passager contre l'assureur du responsable du dommage, ce dernier est engagé que dans la limite des plafonds dont le transporteur bénéficie, et ce même dans les cas où il ne peut limiter sa responsabilité¹¹⁰.

Pour finir, on peut penser que la fronde des assureurs et des transporteurs entrainera sans doute, une hausse significative des primes d'assurances qui se répercutera sur le prix des voyages.

La volonté de protection du consommateur aura donc un coût.

§2. L'assurance responsabilité civile obligatoire de l'agent de voyages.

Avec les nombreux risques auxquels peuvent être soumis les clients des agences de voyages, lors d'excursions ou de prestations vendues, il était nécessaire d'instaurer une assurance de responsabilité obligatoire à la charge des professionnels du voyage.

¹¹⁰ Article 4 § 10 Conv. Athènes 1974.

Le législateur français a donc intégré dans le Code du tourisme, des dispositions précises permettant d'une part de couvrir l'agence contre les conséquences pécuniaires consécutives à l'engagement de sa responsabilité professionnelle, et d'autre part l'obligation de fournir une garantie financière affectée aux différents frais que l'agence doit supporter, notamment en cas de rapatriement d'urgence de passagers, comme cela a pu être le cas lors du tragique accident du navire *Costa Concordia* en Janvier 2012

Cette assurance obligatoire a été déterminée par le législateur comme étant une condition obligatoire aux fins de l'immatriculation de l'agence (**article L.211-18 II, b du Code du tourisme**).

Comme toute assurance obligatoire de responsabilité, elle protège les tiers contre les conséquences dommageable provenant de l'assuré lui-même ou de ses préposés.

Dans cette optique, la partie réglementaire du Code du tourisme dans son article **R.211-36** dispose que « *le contrat d'assurance garantit l'opérateur de voyages contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile professionnelle telle qu'elle est définie aux articles L.211-16 et L.211-17* ».

Néanmoins en vertu du principe de liberté contractuelle, la police d'assurance souscrite ne peut déroger à ces textes sauf si les dispositions prévues vont dans un sens plus favorable au voyageur.

Nécessairement, la garantie prévue par cette assurance obligatoire doit avoir une portée très large, permettant par exemple à un croisiériste ayant subi un préjudice lors d'une croisière dans les Caraïbes, d'invoquer le bénéfice de cette assurance pour obtenir réparation.

Notons que l'agence de voyage est tout à fait libre dans ses choix de fixer le plafond de garantie qu'elle, en fonction des activités d'organisation ou de voyages exercés (**article R.211-38 du Code du tourisme**).

Le législateur a imposé à l'agent de voyages de fournir une garantie financière permettant aux clients d'être protégés en cas d'insolvabilité ou de faillite de cette dernière dans l'hypothèse où des mesures de rapatriement de passagers devaient être exercés (**article L.212-2 du Code du tourisme**).

Cette mesure vise à assurer favorablement la protection du passager, considéré comme la partie faible au contrat, et qui ne doit pas supporter de tels frais si des événements dramatiques surviennent à l'autre bout du monde.

Enfin, en matière d'assurance terrestre ou de transports la prescription est biennale¹¹¹ est de mise, lorsque le tiers agit contre l'assuré « seule la date de l'action en justice doit être prise en considération pour déterminer le point de départ de la prescription biennale »¹¹² comme a pu le noter **le Professeur Marc BRUSCHI**.

Section 2. Les mécanismes de réparations articulés autour des lobbies assurantiels.

La réparation est un élément-clé lors de la survenance d'un sinistre. Le tiers lésé est en droit d'attendre de l'assureur du transporteur responsable, que ce dernier l'indemnise au titre de l'événement maritime passé ayant causé le dommage.

La droit à réparation est articulé par les assurances et mutuelles, les transporteurs se trouvent dans l'obligation de faire appel à elles pour garantir des dommages dont les sommes peuvent être astronomiques en cas de sinistre important.

La grande valeur des navire, le nombre de plus en plus important de passagers à bord, et la fréquence des croisières, mais surtout les naufrages sont d'une importance telle, qu'un seul sinistre pourrait ruiner une compagnie maritime.

C'est pourquoi la prise en charge du risque est un élément important, elle pourra s'articuler autour des mutuelles, c'est à dire d'une entente de ceux qui courent les risques, soit autour des compagnies d'assurances où les risques sont répartis entre tous les intéressés **(§1)**.

Puis, il est à noter que même si une compagnie décide de prendre en charge les risques d'un transporteur maritime, les sommes sont tellement colossales, que certaines fois il vaut mieux diviser les risques entre plusieurs compagnies par le système de la co-

¹¹¹ Art. L. 114-1, L.172-31 et L.175-13 C. Ass.

¹¹² Cass., 1^{ère} civ., 11 juin 2003 *Sogea c/ Generali Assurance*, *RGDA 2003*, p. 698, note **M.BRUSCHI**.

assurance, ou bien lorsque un assureur réassure à son tour un autre assureur qui a préalablement accepté le risque, on parle alors de réassurance (§2).

§1. La prise en charge de la réparation assurée par P & I Clubs et les polices françaises d'assurances.

L'étude portera sur la couverture assurées par les P & I Clubs qui constituent véritablement le berceau de l'assurance de responsabilité maritime (A), mais aussi sur la présence des assureurs français qui disposent d'une certaine côte chez les transporteurs maritimes, même si l'impact assurantiel est nettement inférieur à leurs homologues britanniques (B).

A. Les P & I Clubs : le système incontournable en droit maritime.

C'est en Angleterre avec les Lloyd's, et plus précisément sous forme d'assurances regroupée en mutuelles appelées « Protection and Indemnity Clubs » (P & I Clubs) que la protection des assurés est réalisée dans le domaine maritime.

Ils prennent en charge les risques de responsabilité ou les risques financiers non couverts par l'assurance corps, et garantissent près de « 90% du tonnage mondial au titre de l'assurance responsabilité »¹¹³.

En sommes, les P & I Clubs garantissent les risques que les autres assureurs ne veulent pas prendre, une liste non exhaustive de ces Clubs peut être dressée. On y retrouve notamment *l'American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc.*, *The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd* ou encore *l'Assuranceforeningen Skuld*.

En tout, ce sont près d'une vingtaine de Clubs qui détiennent une capacité financière exceptionnelle et couvrent le marché mondial de la responsabilité en droit maritime.

¹¹³ Ph. DELEBECQUE, « Droit maritime », Précis Dalloz, 13^{ème} édition, 2014, p. 761.

Les Clubs fournissent à leurs assurés, des services non négligeables comme l'assistance juridique, mais imposent aussi à leurs armateurs des conditions rigoureuses dans les contrats et une discipline sévère.

L'une des caractéristique importante de ces Clubs réside dans le caractère illimité de la protection accordée, « l'adhérent du Club de paie pas alors de prime fixe, mais une cotisation provisoire, laquelle est en fin d'année réajustée selon les charges qui ont été assumées par le Club »¹¹⁴.

Il été question notamment d'une discipline stricte adoptée pas les Clubs envers leurs assurés, et cela peut s'expliquer eu égard aux sommes démesurées qui pèsent dans la balance de réparation. Cela permet d'éviter les comportements laxistes que pourraient avoir les transporteurs.

Enfin, on peut évoquer certaines dispositions contraignantes que les Clubs insèrent dans leurs contrats d'assurance, et notamment la clause « *Pay to be Paid* ». Cette clause indique qu'en cas de sinistre, l'armateur payer la victime des dommages dans un premier temps, puis ensuite se tourner vers son Club pour obtenir le remboursement. Nous l'avons vu, ce principe se trouve partiellement remis en cause par le mécanisme d'action directe de la victime contre le Club mis en place par le Protocole d'Athènes de 2002, inséré dans le Règlement « accident maritime du 23 juin 2009 » (**V. Supra**). Logiquement l'action directe est inopérante en présence de cette clause, sauf il elle est visée par une Convention internationale, ce qui est le cas en l'espèce.

La clause « *Pay to be Paid* » a été consacrée en droit anglais par deux arrêts importants¹¹⁵ qui ont rendu cette disposition licite dans les contrats d'assurances maritimes.

Pour terminer, on peut évoquer le monopole que représente l'intervention des Clubs dans le marché de l'assurance maritime international et le manque de concurrence oblige les armateurs a payé des cotisations très élevées.

¹¹⁴ MM. **BONASSIES et SCAPEL**, *op. cit.*, p.916.

¹¹⁵**V. B. HARRIS**, « *The Fanti and The Padre Island décisions* », *DMF* 1990. 716.

B. Les assureurs français proposant la garantie responsabilité civile.

Les assureurs français sont regroupés dans la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA)¹¹⁶, sous le contrôle de l'État français. Créée en 1937 sous la forme d'un syndicat professionnel, elle représente les intérêts de la profession et l'étude de problèmes techniques notamment.

À ce titre, ils essaient d'améliorer les conditions d'assurances et jouent un rôle dans la prévention des risques.

La FFSA est appuyée par le Groupement des Entreprises Mutuelles d'assurances (GEMA) qui est « syndicat professionnel des mutuelles d'assurances et joue le même rôle que la FFSA »¹¹⁷.

Quelques grandes compagnies prennent en charge ce risque de responsabilité civile comme *AXA Corporate Solutions*, *Groupama Transport* ou *ADAM Assurances* pour ne citer qu'elles.

Les compagnies françaises contiennent au sein de leur contrat, des polices de responsabilité civile très efficaces pour les transporteurs maritimes de passagers. Ils ont même mis en place et à la disposition des armateurs, des contrats types d'assurances de responsabilité. On y trouve la police française d'assurance maritime couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de mer dans sa rédaction du 20 décembre 1990, et à côté la police française d'assurance maritime couvrant la responsabilité du transporteur maritime du 20 décembre 1972.

Ces polices bien qu'efficaces, n'ont pas eu le succès escompté auprès des compagnies maritimes qui ont préféré se tourner vers la protection assurée par les P & I Clubs. Néanmoins « ce marché est de première importance pour les assureurs français, qui se placent en troisième position et qui ont développés leurs propres conditions d'assurances »¹¹⁸.

¹¹⁶ Fédération Française des Sociétés d'Assurances [www.ffsa.fr]

¹¹⁷ F. TURGNÉ, *op cit*, Fasc. 989, p.9.

¹¹⁸ F. TURGNÉ, *op cit*, Fasc. 989, p.11.

La première d'entre elles se limite à la branche marchandise du transport maritime, c'est à dire qu'elle couvre essentiellement les dommages, pertes et préjudices causés aux marchandises pendant le transport.

La seconde quant à elle servira à réparer les dommages qu'aurait pu subir un passager lors du transport maritime par la faute du transporteur.

Contrairement à la garantie posée par les P & I Clubs, celle proposée par les compagnies d'assurances françaises ne prévoit pas de garantie illimitée, c'est à dire qu'elle se limitera aux sommes effectivement assurées par le transporteur.

Toutefois l'indemnisation est prévue en fonction de chaque événement maritime, c'est à dire que l'assurance responsabilité civile jouera à chaque événement.

Certains se posent des questions quant aux « difficultés que pourraient éprouver les assurances d'offrir automatiquement la couverture allant jusqu'aux plafonds fixés dans la Convention de 2002 »¹¹⁹

Si l'on s'intéresse à la responsabilité civile de l'agence de voyages, on se rend compte que les assureurs français prévoient des garanties convenables pour les professionnelles. Il faut rappeler que la souscription de l'assurance responsabilité civile est obligatoire pour exercer le métier d'agent de voyages (**V. Supra**).

§2. Les mécanismes de soutien nécessaires à la pérennité de l'assurance maritime.

L'assurance maritime et transports est une « assurance de dommage qui a pour objet de garantir à l'assuré, une indemnité en cas de pertes ou préjudices qu'il subit du fait d'évènements survenant au cours d'opérations de transports »¹²⁰.

¹¹⁹ **G. THOMAS**, *op cit*, DMF 2006, n°676, p.2.

¹²⁰ **F. TURGNÉ**, *op cit*, Fasc. 989, p.4.

Lorsque l'on parle d'assurance maritime, il faut bien évidemment avoir à l'esprit que le montant de réparation n'a pas d'égal dans le domaine maritime du fait de contenance des navires de croisières en terme de passagers, de marchandises transportées, des enjeux que cela représente sur la réputation d'une compagnie.

Ces derniers temps, les sinistres ont été particulièrement dramatiques notamment dans la violence du dommage (un ferry en feu au large de la Grèce en Mars 2014, le naufrage du *Costa Concordia* en Janvier 2012).

Heureusement, les pertes humaines sont restées limitées avec seulement une quarantaine de victimes à déplorer, mais elles auraient pu être bien plus conséquentes proportionnellement à la taille des navires.

Face à ce fléau, il faut se poser la question de savoir comment une compagnie d'assurance peut se permettre d'indemniser financièrement les victimes des évènements maritimes, tant sur le plan corporel que sur le plan matériel. Il faut aussi se demander si les capacités financières des compagnies françaises, ou des P& I Clubs sont assez importantes pour assurer favorablement les dédommagements dignes des sinistres en causes.

La réponse est négative, et la plupart des compagnies recourent à des mécanismes bien connus en droit des assurances à savoir le mécanisme de Co-assurance **(A)** et le mécanisme de Réassurance **(B)** qu'il conviendra d'étudier.

A. La Co-assurance.

La Co-assurance est souvent utilisée pour prendre en charge un gros risque (risque de pollution, risque nucléaire par exemple) puisque lorsqu'un risque est trop important, aucune compagnie ne veut assurer ce risque en entier. Dans ce cas là, le transporteur qui voudra s'assurer s'adressera directement à son courtier d'assurance qui se changera de démarcher plusieurs compagnies afin de garantir le risque. Même si l'assureur français est limité au risque assuré par le transporteur, il n'est pas rare qu'il soit sollicité pour assurer la responsabilité civile du transporteur maritime.

En pratique, le risque sera garanti par plusieurs compagnies qui prendront en charge leur part du risque. Ainsi lorsqu'un sinistre intervient, l'indemnité versée par chaque assureur sera proportionnelle à la part que chacun aura sur le risque.

Lorsque l'on est en présence de co-assurance, une seule police d'assurance est rédigée pour le risque garanti, et une société apéritrice aura le statut de mandataire des autres compagnies d'assurances. Cette société apéritrice sera la seule et unique interlocutrice des assurés.

Mais ce contrat peut contenir « une clause relative à l'absence de solidarité entre co-assureurs, en précisant que les assureurs ne participent que pour la part indiquée en annexe de la police »¹²¹.

Cette mesure est prévue par les articles L.172-30 et L.175-21 du Code des assurances.

La co-assurance est un mécanisme de couverture assez intéressant quand il permet de revenir à un principe fondamental de l'assurance, c'est à dire la mutualité. Les compagnies vont se regrouper pour assurer un risque important, mais il n'y a aucune obligation légale à utiliser ce mécanisme. Néanmoins on peut penser que dans le domaine maritime, les assureurs ne peuvent garantir un risque de manière individuelle.

B. La Réassurance.

*« La réassurance joue un rôle essentiel dans l'accompagnement du développement économique mondial et permet de mettre plus facilement en place la couverture assurantielle »*¹²².

Le principe de réassurance s'inscrit, au même titre que le mécanisme de co-assurance **(V. Supra)**, dans une volonté de mutualisation des risques.

¹²¹ F. TURGNÉ, *op cit*, Fasc. 989, p.8.

¹²² Fédération Française des Sociétés d'Assurances

[http://www.ffsa.fr/sites/jcms/p1_1385024/fr/les-resultats-2013-du-marche-de-la-reassurance?cc=fn_7366].

L'assureur qui garantira un risque va lui-même se faire assurer en tout ou partie du risque qu'il couvre, généralement par un contrat nommé « traité de réassurance ».

Ce traité passé entre deux compagnies permet d'évoquer qu'en cas de sinistre, l'une d'entre elle prendra à sa charge une partie des risques subis par l'autre.

Aujourd'hui, ce mécanisme occupe une place considérable dans la prise en charge des risques en droit maritime. Les groupements internationaux d'assurance sont les seuls capables et assez puissants afin de permettre de réassurer une compagnie d'assurance. Les Lloyd's, Swiss Re ou Munich Re sont implantés dans le paysage assurantiel international. En France, c'est la Caisse Centrale de Réassurance qui joue ce rôle.

Le fait que les compagnies d'assurances se réassurent elles-mêmes participe à la pérennité de l'assurance maritime, la mutualisation des risques jouent alors pleinement son rôle.

Souvent considérée comme « l'assurance des assureurs », le mécanisme de réassurance mondial est un secteur très porteur propice au transport maritime avec près de 200 milliards de dollars de fonds propres en 2013¹²³.

¹²³ Fédération Française des Sociétés d'Assurances
[http://www.ffsa.fr/sites/jcms/p1_1385024/fr/les-resultats-2013-du-marche-de-la-reassurance?cc=fn_7366.]

Bibliographie

1. Ouvrages Généraux.

P. BONASSIES et Christian SCAPEL, « *Traité de droit maritime* », LGDJ, 2010, 2^{ème} éd.

J.-M. JACQUET et Ph. DELEBECQUE, « *Droit du commerce international* », Dalloz, coll. « *Cours* », 2^{ème} éd., 2000.

P. COURBE, « *Droit international privé* », Armand Colin, coll. « *Compact-droit* », 2000.

P. MEYER, « *Droit international privé* », LGDJ, 8^e édition.

J.-P. BEURIER, « *Droits maritimes* », Dalloz action, 2014, 3^{ème} édition.

2. Ouvrages Spéciaux.

G. CORNU, « *Vocabulaire juridique* », PUF, 10^{ème} édition, 2014.

J. JULIEN, « *La responsabilité civile du fait d'autrui. Ruptures et continuités* », PUAM, 2001.

François-Xavier PIERRONNET « *Responsabilité civile et passagers maritimes* », 2004, Thèse.

Ph. DELEBECQUE, « *Droit maritime* », Précis Dalloz, 13^{ème} édition, 2014.

3. Articles, Revues.

R. SCHADÉE, « *La mer comme mère du droit* », in *Études offertes à R.Rodière : D.1981*, p.513.

F.-X. PIERRONNET, « *Transport maritime de passagers et de leurs bagages – Responsabilité du transporteur de passagers* », *JurisClasseur Transport*, Fasc.1278, 2012, p.3.

P. BONASSIES, « *Le droit positif français en 1992* », *DMF* 1993, p.15.

S. SCHWEITZER et J.-B. CHARLES, « *Croisière maritime* », *JurisClasseur Transport*, Fasc.1290, 2013, p.9.

F. TURGNÉ, « Assurances maritimes et transports », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 989, 2013, p.11.

C. LEGENDRE, « Dénonciation par la France de la Convention de 1961 sur le transport de passagers par mer », *DMF* 1977, p. 188.

A. VIALARD, « Sisyphe et l'unification internationale du droit maritime », *DMF* 1999, p. 213.

P.GRIGGS, « Le protocole d'Athènes », *DMF* 2002.291 ; comm. **P. BONASSIES**, *DMF* 2003, Hors-série n°7, n°2.

P. BONASSIES, « La responsabilité de l'armateur de croisière : revue de droit commercial maritime, aérien et des transports », *DMF* 1999, p.84, spéc. p.89.

R. RODIÈRE, « Le régime légal de l'obligation de sécurité due par les transporteurs à leurs voyageurs », *JCP G* 1952, I, 997, spéc. n° 30.

R.RODIÈRE, « Les responsabilités dans la législation nouvelle de l'affrètement et des transports », *DMF* 1967, p. 323, spéc. p.326.

Ph. DELEBECQUE, « Quel est le droit applicable aux croisières maritimes ? », *D.* 2002, Somm. p. 1319.

J.-C. SOYER, « Le droit nouveau des contrats d'affrètements et de transports maritimes », *RTD. Com.* 1967, p. 375, spéc. P. 390, n° 154.

Ch. SCAPEL, « Le droit positif de la croisière maritime en France », *DMF* 2012, 735, v. note n°22.

C. BLOCH, « Responsabilité civile », *La semaine juridique*, 2013, n°17, doct. 484.

Ph. Le TOURNEAU et C. BLOCH, « Contrat de transport », *Dalloz actualité*, n°186, à propos des plafonds actuels en droit interne.

G. THOMAS, « Le transport de passagers par voie maritime », *DMF* 2006, n°676, p.2.

V. B. HARRIS, « *The Fanti and The Padre Island* décisions », *DMF* 1990. 716.

4. Arrêts.

Cass. civ. 2^{ème}, 18 octobre 2012 n°11-14155, *DMF* 2013, note **P.BONASSIES**.

Cass. civ. 21 nov. 1911, *Cie gén. Transatlantique c/ Zbidi Hamida ben Mahmoud*.

Cass. req. 27 juill. 1925, *DP* 1926, 1, p.5, note **G.RIPERT**.

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

CA Aix-En-Provence, 1^{ère} Civ., 7 mars 2006 : JurisData n°2006- 300951.

CA Colmar, 3^{ème} Civ., 4 juin 2003, n°98/06525 : JurisData n°2003-235259.

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

CA Paris, 19 mai 1999, *DMF 2000*, 26, n. **J.-S ROHART** ; **P. BONASSIES**, *DMF 2001*, Hors-série n°5, n°113, p. 87.

Cass. 28 mars 2000, navire *Teesta*, *DMF 2000.920*, obs. **P. BONASSIES**.

T. com. Paris, 6 juin 1973, inédit.

TGI Marseille 10 déc. 1977, inédit.

CA Rennes, 20 déc. 1983, JurisData n° 1983-643633.

CA Aix-En-Provence, 21 juin 1985, navire *Esterel*, *DMF 1985*, p. 763.

CA Aix-En-Provence, 10^{ème} ch., 2 nov. 2011, JurisData n° 2011-418.

TGI Marseille, 6 nov. 1969, *DMF 1970*, p.218.

TGI Marseille, 17 avr. 1986, inédit, voir n. n°819 Thèse **François-Xavier PIERRONNET** « *Responsabilité civile et passagers maritimes* », 2004.

Cass., com., 11 fév. 1965, navire *Champollion*, Bull. civ. 1965, III, n°115 ; *DMF 1965*, p. 352.

Cass., com., 9 mars 1959, Bull. civ. 1959, III, n°124 ; *DMF 1959* p. 349, 1^{ère} esp.

Cass., 1^{ère} civ. , 22 juin 2004, n°01-03.926, JurisData n°2004-024255.

Cass., com., 15 déc. 2011, *D.2012. 93*, obs. **DELPECH**, *DMF 2012*, 356, obs. **M. Le BIHAN GUÉNOLÉ**, reconnaissant la responsabilité de l'agence eu égard à une gastro-entérite sévère subie par des croisiéristes.

Cass., 1^{ère} civ. 3 mai 2000, *D.2001. 670*, note **DAGORNE-LABBÉ**, *DMF 2001*, Hors-série 5, n° 114, obs. **BONASSIES**.

CA Paris, 12 juin 1997, *D. 1998*, p. 252, n. **DAGORNE-LABBÉ**.

Cass., 1^{ère} civ. 13 déc. 2005, n°03-18.864, JurisData n° 2005-031258.

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

Cass., 1^{ère} civ. 15 déc. 2011, n° 10-10585.

CA Paris, 25^{ème} ch. sect. B, 31 janv. 1997, *Epoux Buchet c/ SA Voyage Kuoni*.

Cass., 1^{ère} civ. 18 oct. 2005, n° 02-15.487, *DMF 2006*, n°668, obs. **H. TASSY**, p. 243.

CA Toulouse., 31 mars 2010, *DMF 2012*. 364, obs. **S. MIRIBEL**. – Voir **J.-P. BEURIER**, *op. cit.*, n. **A. MONTAS**, p. 536.

Cass., Ch réunies., 15 juill 1941, *JCP G 1941*, II, 1705, note **MIHURA**.

Cass., crim., 25 sept. 2012, n° 10-82.938, JurisData n° 2012-021445.

Cass., com., 16 avr. 1991, n° 89-20.101, *Goélette « Tuhaa Paé II »*, JurisData n°1991-001268.

Cass., 1^{ère} civ., 18 juin 2014, n°13-11.898, *Dalloz actualité*, 2 juill. 2014, obs. **DELPECH**.

CA Paris, 25^{ème} ch. sect. B, 16 fév. 2001, *à propos de la responsabilité de l'organisateur d'un séjour touristique dans un accident de pêche*.

Cass., 1^{ère} civ., 11 juin 2003 *Sogea c/ Generali Assurance*, *RGDA 2003*, p. 698, note **M.BRUSCHI**.

5. Sites internet.

Lexinter, « Le prêt à la grosse aventure »,
[http://www.lexinter.net/JF/pret_a_la_grosse_aventure.htm]

Wikipédia, « La liste des plus gros paquebots »,
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_gros_paquebots]

Ministère chargé des affaires maritimes, « la sécurité des passagers »,
[www.mer.equipement.gouv.fr/securite/02_navires/04_passagers/index.htm].

Projet de loi ratifiant la Convention d'Athènes de 1974,
[<http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.html>].

Fédération Française des Sociétés d'Assurances [www.ffsa.fr].

Fédération Française des Sociétés d'Assurances
[http://www.ffsa.fr/sites/jcms/p1_1385024/fr/les-resultats-2013-du-marche-de-la-reassurance?cc=fn_7366].

Fédération Française des Sociétés d'Assurances
[http://www.ffsa.fr/sites/jcms/p1_1385024/fr/les-resultats-2013-du-marche-de-la-reassurance?cc=fn_7366].

La Provence, « *L'allure of the seas, plus gros paquebot du monde* »,
[<http://www.laprovence.com/article/actualites/3421900/le-plus-grand-paquebot-au-monde-est-arrive-a-marseille-ce-mardi-matin.html>]

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	p.05
<u>Première Partie. La responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers articulée autour des sources nationales et internationales de droit maritime.</u>	p.14
<u>Chapitre I. La diversité des sources applicables au déplacement de passagers par voie maritime.</u>	p.14
<u>Section 1. La variété des sources du droit maritime</u>	p.15
§1. Le droit international : point de départ de la réglementation en matière de transport maritime de passagers.	p.16
§2. Le droit interne, remède palliatif au vide juridique entourant le transport maritime de passagers.	p.20
§3. Le droit communautaire nécessaire à l'uniformisation des règles relatives au transport maritime de passagers.	p.24
<u>Section 2. La multiplicité des conflits de sources de droit maritime.</u>	p.28
§1. L'inapplicabilité des Conventions internationales en droit français.	p.28
§2. Le rôle majeur de la Convention de Rome pour l'unification des règles de conflits de lois.	p.31
<u>Chapitre II. La responsabilité du prestataire de voyages : distinctions opérées à l'occasion d'un dommage survenu en cours ou en dehors du transport maritime.</u>	p.35
<u>Section 1. La responsabilité du transporteur maritime de passagers pour les dommages survenus en cours de transport.</u>	p.35
§1. La conception dualiste du régime de responsabilité du transporteur de passagers mis en place par la Loi de 1966.	p.36
A. <u>La responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages corporels subis par le passager.</u>	p.37
a. La responsabilité du transporteur allégée en cas de sinistre individuel.	p.38
b. La responsabilité du transporteur accentuée en cas de sinistre majeur.	p. 40

- B. La responsabilité du transporteur maritime en cas d'atteintes aux bagages du passager prévue par la Loi du 18 juin 1966. **p.42**
 - a. Le régime de responsabilité du transporteur en cas d'atteintes aux bagages avant la Loi de 1966. **p.43**
 - b. Le droit positif en vigueur en cas d'atteintes aux bagages. **p.44**
 - 1. Un régime pour faute prouvée pour les bagages de cabines non enregistrés et effets personnels. **p.44**
 - 2. Un régime pour faute présumée concernant les bagages enregistrés et véhicules de tourisme. **p.45**

§2. Vers une évolution du régime de responsabilité du transporteur maritime par la Convention d'Athènes de 1974. **p.46**

- A. L'évolution du système de responsabilité en cas d'événements maritimes. **p.47**
 - a. Un double régime de responsabilité relatif au montant du préjudice corporel subi par le passager. **p.47**
 - b. La modification du régime de responsabilité concernant les bagages. **p.49**
- B. Un régime de responsabilité prévu en cas d'événements non maritimes. **p.50**

Section 2. La responsabilité de l'agent de voyages renforcée par la nouvelle conception consumériste initiée par le législateur concernant les prestations réalisées hors transport. **p.51**

§1. La sévérité du régime de responsabilité de l'agence de voyages mis en place par la Loi du 13 juillet 1992. **p.53**

- A. La double responsabilité de l'agent de voyages à l'égard de son client. **p.53**
 - a. La responsabilité personnelle de l'agent de voyages. **p.54**
 - b. La responsabilité contractuelle du fait d'autrui de l'agence de voyages. **p.54**

B. Le couperet de l'obligation de sécurité résultat : la responsabilité de plein-droit de l'agent de voyages. **p.55**

§2. La protection du croisiériste assurée par la Loi de 1992. **p.57**

Deuxième Partie. Le mécanisme de réparation atténué par le principe de limitation de la responsabilité en droit maritime. **p.60**

Chapitre I. La limitation de la réparation : pilier du droit de la responsabilité civile du déplacement de passagers par voie maritime. **p.60**

Section 1. Le principe et les modalités de mise en œuvre de la limitation de réparation accordée au transporteur maritime de passager. **p.61**

§1. Principe de limitation de réparation et atténuation au principe. **p.61**

A. Le principe de limitation de responsabilité. **p.62**

B. Atténuation au principe : déchéance du droit à invoquer la limitation de réparation par le transporteur maritime. **p.63**

a. La faute intentionnelle du transporteur : première condition de déchéance du droit à limitation. **p.63**

b. La faute inexcusable du transporteur : réflexions autour du débat jurisprudentiel. **p.64**

§2. Les modalités de réparations. **p.66**

A. Limitations de réparation : augmentations des plafonds en faveur du passager. **p.67**

a. Limitations prévues en cas de dommages corporels. **p.68**

b. Limitations prévues en cas de dommages matériels. **p.70**

c. Innovation prévue par le Règlement de 2009 : le versement d'une avance obligatoire au passager-victime. **p.71**

B. La constitution d'un fonds de limitation par le transporteur maritime de passagers. **p.71**

Section 2. Évolution du régime de limitation de réparation spécifique à l'agent de voyages. **p.72**

§1. Le régime antérieur : La prohibition de la limitation de responsabilité pour l'agent de voyages. **p.73**

A. Principe de prohibition de limitation de responsabilité incombant à l'agent de voyages. **p.73**

B. Les atténuations au principe de limitation encadrées. **p.75**

§2. L'effet novateur de la Loi de 2009 : glissement vers le régime accordé au transporteur maritime. **p.77**

Chapitre 2. L'assurance, soutien indispensable du droit de la responsabilité civile du déplacement de passagers par voie maritime. **p.78**

Section 1. L'institution d'une assurance obligatoire concernant les acteurs du domaine relatif au transport maritime de passagers. **p.78**

§1. L'assurance responsabilité civile obligatoire du transporteur maritime de passagers. **p.79**

§2. L'assurance responsabilité civile obligatoire de l'agent de voyages. **p.81**

Section 2. Les mécanismes de réparation articulés autour des lobbies assurantiels. **P.83**

§1. La prise en charge de la réparation assurée par les P & I Clubs et les polices françaises d'assurances. **p.84**

A. Les P & I Clubs : le système incontournable en droit maritime. **p.84**

B. Les assureurs français proposant la garantie responsabilité civile. **p.86**

§2. Les mécanismes de soutien nécessaire à la pérennité de l'assurance maritime. **p.87**

A. La Co-assurance. **p.88**

B. La Réassurance. **p.89**

Bibliographie **p.91**