

Les sociétés de ferries et de bateaux de croisière protègent-elles les passagers maritimes et fluviaux?

Discours prononcé par Monsieur J.F. LECLERCQ, procureur général près la Cour de cassation, à l'audience solennelle de rentrée de la Cour de cassation de Belgique le 3 septembre 2012.

Section 1. - Le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004: objectif.

§ 1. - Améliorer le caractère attractif du transport maritime et fluvial de passagers et la confiance en ce mode de transport.

1. "Luchtvaartmaatschappijen zijn niet gek op passagiersrechten" ⁽¹⁾.

Les transporteurs aériens ne raffolent pas des droits des passagers: c'est sous ce titre qui prend l'aspect d'une provocation que commente l'arrêt STURGEON du 19 novembre 2009 de la Cour de justice des Communautés européennes ⁽²⁾, le Professeur Cees van DAM, Honorair Hoogleraar Europees Privaatrecht à l'Universite d'Utrecht et Visiting Professor au King's College de Londres.

La question de connaître si les sociétés de ferries et de bateaux de croisière protègent les passagers maritimes et fluviaux me paraît adaptée à la circonstance dès lors que, d'une part, dans le droit communautaire sur les droits des passagers, la mer vient récemment de rejoindre

⁽¹⁾ Je remercie B. DOCQUIER, assistant au Service de la documentation de la Cour de cassation, ce Service, le Secrétariat du parquet de la Cour de cassation et le Service de la concordance des textes de la Cour de cassation de leur précieuse collaboration. Sur la citation se trouvant dans le texte du Discours, voir C. van DAM, "Luchtvaartmaatschappijen zijn niet gek op passagiersrechten", NJB (Nederlands juristenblad) 19 maart 2010, pp. 672 s.

⁽²⁾ C.J.C.E. 19 novembre 2009 (Christopher STURGEON e.a. c. CONDOR FLUGDIENST GMBH et Stefan BÖCK et Cornelia LEPUSCHITZ c. AIR FRANCE S.A.), Affaires jointes C-402/07 et C-432/07, Rec. C.J.C.E. 2009-11, Partie I, pp. I-10923 s., avec concl. de Mme E. SHARPSTON, avocat général.

l'air⁽³⁾ et que, d'autre part, cette question présente un intérêt pratique évident notamment pour les lignes de navigation entre la Belgique et le Royaume-Uni et pour les nombreux Européens qui utilisent la ligne de navigation Calais-Douvres et les lignes de navigation entre Marseille et la Corse ou la Sardaigne, sans compter l'intérêt que la question présente aussi pour les amateurs de croisière sur le Rhin et le Danube.

Monsieur le Premier Président,
Mesdames, Messieurs,

2. Après la protection, par le Règlement (CE) n° 261/2004, des passagers voyageant par air⁽⁴⁾, c'est maintenant au tour de celle des passagers maritimes et fluviaux. Le 17 décembre 2010, le Journal officiel de l'Union européenne a, en effet, publié le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004⁽⁵⁾.

L'objectif du Règlement (UE) n° 1177/2010 est de renforcer les droits des passagers dans le cadre du transport maritime et fluvial national et international, y compris pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Par exemple, aux termes du Considérant 1 précédant le Règlement, "l'action de l'Union (européenne) dans le domaine du transport maritime et du transport par voie de navigation intérieure devrait viser, entre autres, à assurer un niveau élevé de protection des passagers, comparable à celui des autres modes de transport (et), en outre, il convient de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général".

Le Considérant 3 précise que "la protection des passagers devrait s'étendre non seulement aux services de transport de passagers entre des ports situés sur le territoire des Etats membres, mais aussi aux services de transport de

⁽³⁾ H. KENFACK, "Panorama. Contrat de transport. Droit des transports janvier 2009 – décembre 2010", D.H. 2 juin 2011 – n° 21, p. 1446.

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, JOUE n° L 46, 17 février 2004, p. 1.

⁽⁵⁾ JOUE n° L 334, 17 décembre 2010, p. 1.

passagers entre ces ports et des ports situés hors du territoire des Etats membres, compte tenu des risques de distorsion de concurrence sur le marché du transport de passagers, (et), par conséquent, l'expression 'transporteur de l'Union' devrait, aux fins du (...) Règlement, être interprétée le plus largement possible, (en principe)".

Suivant le Considérant 4, "le marché intérieur des services de transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure devrait profiter aux citoyens en général (et), par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, que ce soit du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient avoir la possibilité d'utiliser les services de transport de passagers ou de faire une croisière dans des conditions comparables à celles des autres citoyens; les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont les mêmes droits que tous les autres citoyens en matière de libre circulation, de liberté de choix et de non-discrimination".

§ 2. - L'échelle de temps de la construction de l'Union européenne en matière de droits des passagers dans le domaine des transports.

3. Jacques ZACHMANN, Administrateur principal à la Commission européenne, observe qu'à l'échelle de temps de la construction de la Communauté européenne, ce n'est que récemment que cette dernière s'est penchée sérieusement sur la question des droits des consommateurs et plus spécialement sur la question des droits des passagers dans le domaine des transports⁽⁶⁾.

Ce constat s'explique par la circonstance que les efforts de l'Europe ont, au départ de la construction européenne, plutôt été portés sur la réorganisation industrielle comme, par exemple, la création de la Communauté du charbon et de l'acier.

Le client n'était pas une priorité affichée et, même dans le traité créant la Communauté européenne, le ciment

⁽⁶⁾ J. ZACHMANN, "Les droits des passagers dans le domaine des transports", Travaux de la CEDECE, L'Europe des transports, Actes du colloque d'Agen, Université Montesquieu – Bordeaux IV, 7 et 8 octobre 2004, sous la direction de Loïc GRARD, La Documentation française, Paris, 2005, p. 233. Il est à espérer qu'en responsabilisant l'Etat du port, les standards de sécurité pour naviguer soient aussi de mieux en mieux respectés: comp. G. CATALDI, "Problèmes généraux de la navigation en Europe (Rapport général)", L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin), Collection de droit international, Bruxelles, Bruylant – Editions de l'Université de Bruxelles, 2005, p. 144.

commun que constitue la politique de la concurrence semble reposer sur le postulat optimiste que le bien-être engendre nécessairement des retombées jusqu'au consommateur final.

C'est, en règle, avec les mesures d'ouverture des marchés nationaux entraînant des services à prix réduits puis avec son pendant, l'élaboration d'une politique de protection s'appliquant à tous les consommateurs, que la clientèle a pu plus aisément accéder au transport aérien et au transport ferroviaire par trains à grande vitesse.

Il est à cet égard pour ainsi dire naturel que le premier domaine du transport bénéficiant de l'acquis communautaire fut chronologiquement le transport aérien⁽⁷⁾ même si le Règlement (UE) n° 1177/2010 précité sur les passagers maritimes et fluviaux est d'inspiration nettement consumériste puisqu'il renforce les droits des consommateurs en favorisant la transparence des prix et la non-discrimination sous différentes formes.

Le processus d'ouverture du marché pour le transport de personnes par mer a, certes, été entamé en 1986 et consolidé en 1992 lorsque les marchés du transport maritime ont été ouverts entre les Etats membres.

Cependant, l'ouverture d'un marché ne peut être considérée comme achevée tant que les consommateurs, et pas seulement les entreprises, ne peuvent en retirer un maximum d'avantages.

§ 3. - La responsabilité du transporteur par mer de passagers.

A. - La Convention d'Athènes et ses Protocoles ultérieurs.

4. Le Règlement (UE) n° 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'ajoute évidemment à d'autres dispositions de droit interne belge, de droit communautaire et de droit

⁽⁷⁾ J. ZACHMANN, "Les droits des passagers dans le domaine des transports", Travaux de la CEDECE, L'Europe des transports, Actes du colloque d'Agen, Université Montesquieu – Bordeaux IV, 7 et 8 octobre 2004, sous la direction de Loïc GRARD, La Documentation française, Paris, 2005, p. 235.

international déjà existantes en matière de responsabilité du transporteur par mer de passagers.

La Convention la plus connue est celle du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes et son protocole fait à Londres le 19 novembre 1976, approuvés par la loi du 11 avril 1989, article 1^{er}, d.

Ce traité vise principalement la responsabilité du transporteur et du transporteur substitué. La responsabilité est basée sur la faute mais avec une charge de la preuve renversée et avec une limitation de responsabilité pour mort, lésions corporelles, perte de bagage et objets précieux, et dommages survenus aux véhicules.

Ce traité n'est peut-être pas une réussite universelle mais sa liste de ratifications représente tout de même quelque 40% du tonnage mondial.

Dans le Livre vert Nouvelle Loi maritime belge de 2007, Eric VAN HOOYDONK, Leo DELWAIDE, Ralph DE WIT, Wim FRANSEN, Benoît GOEMANS et Marc HUYBRECHTS font toutefois observer ceci:

"La Belgique prend du retard. Le protocole du 1^{er} novembre 2002 (PAL PROT 2002) tend à relever les limites de responsabilité (les montants de 1974 étaient devenus beaucoup trop faibles) et à instaurer une assurance obligatoire couvrant la responsabilité à l'égard des passagers. Ce protocole instaure aussi d'autres techniques pour permettre aux passagers d'obtenir plus facilement la réparation du dommage. Le régime de responsabilité en raison d'une faute est remplacé par un régime de responsabilité objective mis en concordance avec l'assurance obligatoire dont il est fait état ci-dessus. Le protocole permet aussi aux Etats contractants de relever les limites ou encore de supprimer la limitation"⁽⁸⁾.

Et ces auteurs de poser la question: faut-il ratifier le Protocole du 1^{er} novembre 2002 modifiant la Convention d'Athènes qui relève les limites de responsabilité et instaure une assurance obligatoire, avec dénonciation de la Convention originale de 1974?

⁽⁸⁾ E. VAN HOOYDONK, L. DELWAIDE, R. DE WIT, W. FRANSEN, B. GOEMANS et M. HUYBRECHTS, Livre vert Nouvelle Loi maritime belge, Version provisoire, Anvers, Association belge de droit maritime – Institut européen de droit maritime et des transports (Université d'Anvers), octobre 2007, pp. 71 et 72, n° 2.3.5.3.

Ces auteurs semblent avoir été entendus par les autorités politiques, sans doute eu égard au Règlement (CE) n° 392/2009 qui sera examiné par la suite et qui établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer tel que prévu dans les dispositions, notamment, de la Convention d'Athènes de 1974, mais telle que modifiée par le protocole de 2002.

En effet, à la date du 21 mai 2012, date à laquelle j'ai clôturé le présent Discours de rentrée, la procédure de ratification par la Belgique du Protocole du 1^{er} novembre 2002 est en cours: le Conseil d'Etat a donné son Avis et un projet de loi est à la signature⁹⁾.

5. L'objet de la Convention d'Athènes est différent de celui du Règlement (UE) n° 1177/2010.

Le Règlement (UE) n° 1177/2010 concerne en effet essentiellement les droits des passagers handicapés et des passagers à mobilité réduite, les obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage et les règles générales concernant l'information des passagers et le traitement de leurs plaintes. Le Règlement accorde évidemment aussi les mêmes droits aux passagers des transports par mer et par voie navigable où qu'ils voyagent à l'intérieur du territoire de l'Union européenne. Le Règlement offre ainsi l'avantage d'instaurer des conditions de concurrence équivalentes pour les exploitants, qu'ils soient transporteurs par mer ou transporteurs fluviaux.

B. - Le Règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009.

6. Dans une étude récente publiée dans le Liber Amicorum Marc A. HUYBRECHTS, le Professeur Leo DELWAIDE examine les différentes dispositions concernant la responsabilité du transporteur par mer de passagers: "De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht"¹⁰⁾.

Il y commente notamment le Règlement (CE) précité n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril

⁹⁾ Informations@diplobel.fed.be.

¹⁰⁾ L. DELWAIDE, "De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht", Free on board, Liber Amicorum Marc A. HUYBRECHTS, Antwerpen – Cambridge, Intersentia, 2011, pp. 235 s.

2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident⁽¹¹⁾.

Ce Règlement (CE) n° 392/2009 a pour objectif d'établir, au sein de la Communauté européenne, un ensemble unique de règles régissant les droits des transporteurs par mer et de leurs passagers en cas d'accident et il constate que cet objectif ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les Etats membres et peut donc, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisé au niveau communautaire (Considérant 19).

Il a dès lors essentiellement pour objet (Article premier) les deux points suivants:

"1). Le présent règlement établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer tel que prévu dans les dispositions pertinentes:

a) de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002 ("Convention d'Athènes"), dont le texte figure à l'annexe I; et

b) de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes, adoptées par le comité juridique de l'OMI le 19 octobre 2006 ("lignes directrices de l'OMI"), dont le texte figure à l'annexe II.

2). En outre, le présent règlement étend l'application de ces dispositions au transport de passagers par mer à l'intérieur d'un seul Etat membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la Directive 98/18/CE et établit certaines exigences supplémentaires"⁽¹²⁾.

⁽¹¹⁾ JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 24. Voir aussi Projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution et Projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution, Exposé des motifs, Doc. parl., Ch. Repr., sess. 2011-2012, n°s DOC 53 1840/001 et DOC 53 1841/001 (voir spécialement l'article 11 du premier de ces Projets de loi). L'Exposé des motifs énonce (page 4): "Les présents projets visent l'exécution du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 (...) et du Règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009 (...)". A la date du 21 mai 2012, date à laquelle j'ai clôturé le présent Discours de rentrée, ces Projets de loi ont été adoptés dans les deux Chambres législatives mais n'ont pas encore fait l'objet d'une publication au M.B.

⁽¹²⁾ Voir L. DELWAIDE, "De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht", Free on board, Liber Amicorum Marc A. HUYBRECHTS, Antwerpen – Cambridge, Intersentia, 2011, pp. 252 s., n°s 5.1. s.

L'article 3 du Règlement (CE) n° 392/2009 dispose que "le régime de responsabilité à l'égard des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules ainsi que les règles en matière d'assurance ou autre garantie financière sont régis par le présent règlement, par les articles 1^{er} et 1bis, l'article 2, paragraphe 2, les articles 3 à 16 et les articles 18, 20 et 21 de la Convention d'Athènes, dont le texte figure à l'annexe I, et par les dispositions des lignes directrices de l'OMI, dont le texte figure à l'annexe II" (article 3.1.).

L'article 3 ajoute que "les lignes directrices de l'OMI figurant à l'annexe II sont contraignantes" (article 3.2.).

L'article 12 prévoit que "le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne, (qu')il est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention d'Athènes pour la Communauté, et en tout état de cause, au plus tard le 31 décembre 2012, (et que) le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre".

L'article 7 du Règlement (CE) n° 392/2009 est une disposition intéressante pour la matière qui est traitée.

L'article 7, intitulé "Information des passagers", est libellé comme suit:

"Sans préjudice des obligations des voyagistes spécifiées dans la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, le transporteur et/ou le transporteur substitué veillent à ce que les passagers reçoivent des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre du présent règlement.

Lorsque le contrat de transport est conclu dans un Etat membre, ces informations sont fournies dans tous les points de vente, y compris par téléphone et internet. Lorsque le lieu de départ se trouve dans un Etat membre, ces informations sont fournies avant le départ. Dans tous les autres cas, elles sont fournies au plus tard au moment du départ. Dans la mesure où les informations requises au titre du présent article ont été fournies par le transporteur ou par le transporteur substitué, l'autre transporteur n'est pas tenu de les fournir. Les informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

Afin de respecter l'exigence en matière d'information au titre du présent article, le transporteur et le transporteur substitué communiquent aux passagers au moins les informations figurant dans un résumé des dispositions du présent règlement élaboré par la Commission et rendu public".

C. - La Directive 90/314/CEE du 13 juin 1990.

7. La Directive précitée 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait⁽¹³⁾ a pour objet (article premier) "de rapprocher les dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres concernant les voyages à forfait, les vacances et circuits à forfait, vendus ou offerts à la vente sur le territoire de la Communauté".

Dans les Considérants qui la motivent, la Directive énonce notamment "que, lorsque la responsabilité de l'organisateur et/ou du détaillant se trouve engagée en raison de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des prestations faisant l'objet du forfait, il apparaît indiqué qu'elle puisse être limitée conformément aux conventions internationales qui régissent ces prestations, notamment la Convention de Varsovie de 1929 sur le transport aérien international, la Convention de Berne de 1961 sur le transport par chemins de fer, la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer et la Convention de Paris de 1962 sur la responsabilité des hôteliers; que, en outre, pour les dommages autres que corporels, des limites à la responsabilité doivent pouvoir résulter également du contrat relatif au forfait, à condition toutefois qu'elles ne soient pas déraisonnables". Dans le Considérant qui suit, la Directive relève également "qu'il y a lieu de prévoir certaines mesures en vue d'informer le consommateur et de traiter les réclamations".

L'article 10 de la Directive prévoit que "les Etats membres sont destinataires de la présente Directive".

L'article 9 dispose, en son paragraphe 1, que "les Etats membres mettent en œuvre les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1992 (et qu'ils en informent immédiatement la Commission". En vertu de l'article 9, paragraphe 2, "les

⁽¹³⁾ JOUE n° L 158, 23 juin 1990, p. 59.

Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente Directive (et) la Commission communique ces textes aux autres Membres".

Aux termes de l'article 8, "les Etats membres peuvent adopter ou maintenir, dans le domaine régi par la présente Directive, des dispositions plus strictes pour protéger le consommateur".

La Belgique a pris les mesures nécessaires pour se conformer à la Directive 90/314/CEE du Conseil par la loi tardive du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages⁽¹⁴⁾.

L'article 41 de la loi belge prévoit dès lors que "le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre les mesures qui s'avèrent nécessaires en raison d'un manquement de la Belgique quant à la transposition de la Directive européenne (90/314/CEE du Conseil) du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait".

8. L'article 2 de la Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait dispose qu'"aux fins de la présente Directive, on entend par:

1) forfait: la combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants, lorsqu'elle est vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris et lorsque cette prestation dépasse vingt-quatre heures ou inclut une nuitée:

a) transport;

b) logement;

c) autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait.

La facturation séparée de divers éléments d'un même forfait ne soustrait pas l'organisateur ou le détaillant aux obligations de la présente Directive;

⁽¹⁴⁾ Voir Proposition de loi régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages, Développements, Doc. parl., Sén., sess. extr. 1991-1992, n° 488/1, p. 3; Rapport fait au nom de la commission de l'économie par Mme VAN DER WILDT, Doc. parl., Sén., sess. 1992-1993, n° 488/2, p. 3.

2) organisateur: la personne qui, de façon non occasionnelle, organise des forfaits et les vend ou offre à la vente directement ou par l'intermédiaire d'un détaillant;

3) détaillant: la personne qui vend ou offre à la vente le forfait établi par l'organisateur;

4) consommateur: la personne qui achète ou s'engage à acheter le forfait («le contractant principal»), ou toute personne au nom de laquelle le contractant principal s'engage à acheter le forfait («les autres bénéficiaires»), ou toute personne à laquelle le contractant principal ou un des autres bénéficiaires cède le forfait («le cessionnaire»);

5) contrat: l'accord qui lie le consommateur à l'organisateur et/ou au détaillant".

Plusieurs dispositions de la Directive 90/314/CEE du 13 juin 1990 sont intéressantes pour la matière qui est traitée.

L'article 3, § 2, a, dispose que "si une brochure est mise à la disposition du consommateur, elle doit indiquer de manière lisible, claire et précise le prix ainsi que les informations appropriées concernant les éléments suivants: a) la destination, les moyens, les caractéristiques et les catégories de transport utilisés".

L'article 4, § 1, b, I, prévoit que "l'organisateur et/ou le détaillant doivent fournir au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, en temps voulu avant le début du voyage, les informations suivantes: I) les horaires et les lieux des escales et correspondances, ainsi que l'indication de la place à occuper par le voyageur, par exemple la cabine ou la couchette s'il s'agit d'un bateau, ou le compartiment couchettes ou le wagon-lit s'il s'agit d'un train".

L'article 4, § 4, est rédigé comme suit:

"a) Les prix établis par le contrat ne sont pas révisables, sauf si celui-ci prévoit expressément la possibilité d'une révision tant à la hausse qu'à la baisse, et en détermine les modalités précises de calcul, uniquement pour tenir compte des variations:

- du coût des transports, y compris le coût du carburant,

- des redevances et taxes afférentes à certains services, telles que les taxes d'atterrissage, de débarquement ou d'embarquement dans les ports et les aéroports (...).

b) Au cours des vingt jours qui précèdent la date de départ prévue, le prix fixé au contrat ne sera pas majoré".

L'article 4, § 7, est libellé comme suit:

"Lorsque, après le départ du consommateur, une part importante des services prévus par le contrat n'est pas fournie ou que l'organisateur constate qu'il ne pourra assurer une part importante des services prévus, l'organisateur prend, sans supplément de prix pour le consommateur, d'autres arrangements appropriés pour la continuation du forfait et, le cas échéant, dédommage le consommateur à concurrence de la différence entre les prestations prévues et fournies.

Lorsque de tels arrangements sont impossibles ou ne sont pas acceptés par le consommateur pour des raisons valables, il fournit, le cas échéant, au consommateur, sans supplément de prix, un moyen de transport équivalent qui le ramène au lieu de départ ou à un autre lieu de retour convenu avec lui et, le cas échéant, dédommage le consommateur".

§ 4. - Le contexte et les principes du Règlement (UE) n° 1177/2010.

9. La plupart des Etats membres de l'Union européenne sont des pays côtiers. Certains (Royaume-Uni, Irlande, Malte, Chypre) sont des îles et d'autres (Portugal, Espagne, France, Italie, Grèce, Danemark, Suède, Finlande) possèdent des archipels ou de grandes îles fortement peuplés. Dans les archipels et les régions les plus isolées de l'Union européenne, où un dense trafic maritime de passagers est essentiel à leur intégration dans le tissu social et économique de l'Union, il n'existe souvent pas d'autre moyen de transport⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs, COM (2008) 816 final du 4.12.2008, Exposé des motifs, pp. 2 et 3.

Depuis plus de trente ans, la mobilité a explosé en Europe. Pour des millions de citoyens, le voyage est devenu une réalité, et la mobilité une nécessité.

Dans l'Exposé des motifs du 4 décembre 2008 précédant la proposition de Règlement, la Commission des Communautés européennes écrit: "L'importance du transport maritime de personnes se reflète (...) dans le nombre d'opérateurs impliqués. Il existe près de 300 opérateurs sur le marché européen des ferries et des transbordeurs rouliers, et l'Europe compte environ 800 ports de passagers. Le transport maritime de passagers se répartit de manière homogène à travers toute l'Europe, avec un nombre similaire d'itinéraires assurant le transport de plus d'un million de passagers chaque année dans chacune des trois zones côtières de l'Union européenne (mer Baltique, mer du Nord et mer Méditerranée)".

10. La Commission des Communautés européennes a rédigé sa Proposition après une consultation publique en 2006 et en janvier 2007⁽¹⁶⁾.

Cette consultation publique sur les droits des passagers dans le transport maritime a été en partie ciblée sur la protection des droits des personnes à mobilité réduite lors d'un voyage par mer ou par voie de navigation intérieure.

Les participants à la consultation publique des parties intéressées, se sont montrés quasi unanimes sur le fait qu'il devait y avoir un niveau minimum commun de protection dans toute l'Union européenne, indépendamment du mode de transport ou de la circonstance que le voyage ait lieu intégralement dans un seul Etat membre ou traverse une frontière intérieure ou extérieure. Ils ont rappelé que les passagers maritimes comptent souvent parmi les plus vulnérables car ils ne sont pas habitués à déposer des plaintes ou à défendre leurs droits, ou n'en ont pas les moyens.

Les contributions reçues ont toutefois révélé pour le surplus une nette séparation entre, d'une part, les opérateurs du secteur maritime et leurs associations et fédérations, et, d'autre part, les associations de consommateurs.

⁽¹⁶⁾ COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs, COM (2008) 816 final du 4.12.2008, Exposé des motifs, p. 6.

En règle générale, les opérateurs ont considéré que la nécessité d'une réglementation communautaire était limitée, tandis que les associations de consommateurs ont réclamé des droits étendus pour les passagers, spécialement les passagers à mobilité réduite.

Quant aux réponses émanant des gouvernements des Etats membres, elles se sont prononcées, pour la plupart, en faveur d'un renforcement de la protection par le biais d'une intervention de l'Union européenne.

La majorité des réponses concernant la problématique des personnes à mobilité réduite a considéré, d'une part, que les droits de ces personnes devaient être régis par les principes de non-discrimination, d'accès, d'assistance et d'information adéquate, et, d'autre part, que les coûts supplémentaires générés par les mesures destinées à améliorer l'accessibilité et l'assistance ne devaient pas être supportés uniquement par les bénéficiaires.

11. Dans l'Exposé des motifs du 4 décembre 2008 précédant la proposition de Règlement, la Commission des Communautés européennes a aussi estimé que le principal objectif de la Proposition étant de garantir un niveau de protection adéquat des passagers maritimes en général et des passagers à mobilité réduite en particulier, un règlement directement applicable semblait être l'instrument le plus approprié pour garantir une application cohérente des règles dans tous les Etats membres, et la Commission a également mis en exergue trois principes: le principe de subsidiarité, le principe de proportionnalité et le principe de protection juridique uniforme efficace⁽¹⁷⁾. Ces principes sont d'ailleurs visés par les Considérants 26 et 27 du Règlement.

Le principe de subsidiarité est fondé, en l'espèce, sur la circonstance que la protection des passagers est un problème qui se pose à l'échelle européenne et qui exige donc une solution au niveau communautaire.

Le principe de proportionnalité est fondé sur le motif que la Proposition se veut limitée aux domaines dans lesquels la nécessité d'une action communautaire est claire et largement acceptée.

⁽¹⁷⁾ COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPEENNES, Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs, COM (2008) 816 final du 4.12.2008, Exposé des motifs, pp. 8 et 9.

Enfin, le principe de protection juridique uniforme efficace se déduit de la volonté de la Commission des Communautés européennes de mettre le Règlement en application de manière stricte. Il est donc prévu l'obligation, pour les Etats membres de l'Union, d'imposer des sanctions en cas de non-conformité et de désigner des organismes chargés de la mise en application du Règlement et du traitement des plaintes émanant des voyageurs (voir Règlement, art. 24 à 28). La volonté est de suivre la même approche que celle qui régit les textes suivants: le Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, le Règlement concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, et le Règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Section 2. - Les Dispositions générales du Règlement (UE) n° 1177/2010.

§ 1. - Objet du Règlement.

12. Les Dispositions générales du Règlement forment le Chapitre I et concernent l'Objet du Règlement, son Champ d'application, différentes Définitions, les Billets et conditions contractuelles non discriminatoires, la disposition générale visant les Autres parties exécutantes et la règle fondamentale de l'Exclusion de la renonciation.

L'article 1^{er} énonce comme suit l'Objet du Règlement: "Le présent règlement établit des règles pour le transport par voie maritime ou voie de navigation intérieure en ce qui concerne:

- a) la non-discrimination entre les passagers pour ce qui est des conditions de transport offertes par les transporteurs;
- b) la non-discrimination et l'assistance pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite;
- c) les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard;

- d) les informations minimales à fournir aux passagers;
- e) le traitement des plaintes;
- f) les règles générales en matière d'application".

La Proposition initiale de la Commission parlait des voyageurs⁽¹⁸⁾.

C'est le Parlement européen qui a utilisé le terme "passagers"⁽¹⁹⁾, entendant clarifier qu'il s'agit des personnes utilisant des services de transport de passagers ou participant à une croisière (voir aussi article 2), un service de transport de passagers - notion fondamentale - étant un service commercial de transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure assuré selon un horaire publié (voir article 3.f.) et une croisière étant 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 (article 3.t.).

Dès lors, même si le Règlement ne le prévoit pas expressément, les conducteurs de fret à bord des ferries ne me semblent pas pouvoir revendiquer la qualité de "passager" au sens du Règlement (voir aussi Considérant 2 du Règlement).

Je préciserai encore que par "voie de navigation intérieure", on entend une masse d'eau intérieure navigable naturelle ou artificielle ou un système de

⁽¹⁸⁾ COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs, COM (2008) 816 final du 4.12.2008, Exposé des motifs, p. 15.

⁽¹⁹⁾ Voir PARLEMENT EUROPÉEN, Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (COM[2008]0816-C6-0476/2008 – 2008/0246 [COD]), Commission des transports et du tourisme, Rapporteur: Michel TEYCHENNE, 2 avril 2009, A6-0209/2009, p. 14/55; Résolution législative du Parlement européen du 23 avril 2009 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (COM[2008]0816-C6-0476/2008 – 2008/0246[COD]), P6 TA (2009)0280, Droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure (Procédure de codécision: première lecture), p. 8; H. KENFACK, "Panorama, Contrat de transport, Droit des transports, janvier 2009 – décembre 2010", D.H. 2011, 2 juin 2011, n° 21, p. 1446 (qui écrit notamment que "sont exclus du Règlement les chauffeurs routiers à bord d'un ferry").

masses d'eau reliées entre elles, utilisées pour le transport, telles que des lacs, des fleuves ou rivières, des canaux ou toute combinaison de ceux-ci (article 3.i.).

§ 2. - Champ d'application du Règlement.

13. L'article 2 établit comme suit le Champ d'application du Règlement:

"1. Le présent règlement s'applique aux passagers:

- a) utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un Etat membre;
- b) utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé hors du territoire d'un Etat membre et que le port de débarquement est situé sur le territoire d'un Etat membre, pour autant que le service soit exploité par un transporteur de l'Union tel que défini à l'article 3, point e;
- c) participant à une croisière lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un Etat membre. Toutefois, l'article 16, paragraphe 2, les articles 18 et 19 et l'article 20, paragraphes 1 et 4, ne s'appliquent pas à ces passagers.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers voyageant:

- a) sur des navires autorisés à transporter jusqu'à douze passagers;
- b) sur des navires dont l'équipage chargé de l'exploitation du navire ne comprend pas plus de trois personnes ou lorsque la longueur totale du service de transport de passagers est inférieure à 500 mètres par aller simple;
- c) dans le cadre d'excursions ou de visites touristiques autres que des croisières; ou
- d) sur des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ainsi que sur des navires, à passagers, historiques originaux ou des copies individuelles de ces navires conçus avant 1965 et construits essentiellement

en matériaux d'origine, autorisés à transporter jusqu'à trente-six passagers.

3. Les Etats membres peuvent, pendant une période de deux ans à partir du 18 décembre 2012, exempter de l'application du présent règlement les navires de mer de moins de 300 tonnes de jauge brute exploités pour le transport national, à condition que le droit national garantisse d'une manière appropriée les droits des passagers en vertu du présent règlement.

4. Les Etats membres peuvent exempter de l'application du présent règlement les services de transport de passagers visés par des obligations de service public, des contrats de service public ou des services intégrés, à condition que le droit national garantisse d'une manière comparable les droits des passagers en vertu du présent règlement.

5. Sans préjudice de la directive 2006/87/CE et de la directive 2009/45/CE, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme constituant une prescription technique imposant aux transporteurs, aux exploitants de terminaux ou à d'autres entités de modifier ou de remplacer les navires, les infrastructures, les ports ou les terminaux portuaires" ⁽²⁰⁾.

Les articles 2.1.a. et 2.1.b. précités visent les "services de transport de passagers" et non les "services de transport exclusivement de passagers".

Je suis donc d'avis que le Règlement (UE) n° 1177/2010 s'applique, en règle, aux passagers des ferries. Selon moi, il n'en serait autrement que si, habituellement, le transport de passagers n'apparaissait que secondaire, comme, par exemple, dans un navire exploité principalement pour les marchandises mais autorisé à emporter des passagers ou dans un navire mixte qui embarque des camions avec leurs conducteurs.

14. L'article 3 du Règlement donne les définitions de nombreux termes utilisés dans l'article 2.

Aux fins du Règlement, on entend notamment par:

⁽²⁰⁾ Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil; Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

- "territoire d'un Etat membre" (notion fondamentale), un territoire auquel s'applique le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, tel que visé à son article 355, selon les conditions qui y sont énoncées (article 3.b.);
- "transporteur" (notion fondamentale), une personne physique ou morale, qui est autre qu'un voyageur (c'est-à-dire un organisateur ou un détaillant, autre qu'un transporteur, au sens de l'article 2, points 2 et 3, de la directive 90/314/CEE), autre qu'un agent de voyage (c'est-à-dire un détaillant agissant pour le compte d'un passager ou d'un voyageur en vue de la conclusion de contrats de transport) ou autre qu'un vendeur de billets (c'est-à-dire tout détaillant qui conclut des contrats de transport pour le compte d'un transporteur et qui procure un billet, lequel est un document en cours de validité ou constitue toute autre preuve de l'existence d'un contrat de transport), et qui propose au public un transport au moyen de services de transport de passagers ou de croisières (article 3.d., article 3.n., article 3.o., article 3.p. et article 3.q.)⁽²¹⁾;
- "transporteur de l'Union", un transporteur établi sur le territoire d'un Etat membre ou proposant un transport au moyen de services de transport de passagers exploités à destination ou à partir du territoire d'un Etat membre (article 3.e.); cette notion doit être interprétée le plus largement possible (voir Considérant 3);
- "services intégrés", des services de transport en correspondance dans une zone géographique déterminée comprenant un service unique d'information, de billetterie et d'horaires (article 3.g.);
- "port", un lieu ou une zone géographique comportant des aménagements et des installations permettant la réception de navires, à partir duquel des passagers embarquent ou débarquent régulièrement (article 3.j.);
- "terminal portuaire", un terminal doté de personnel par un transporteur ou un exploitant de terminal, situé dans un port comportant des installations, comme des comptoirs d'enregistrement et de vente de billets ou des salons, et du personnel pour l'embarquement ou le débarquement de passagers utilisant des services de transport de passagers ou faisant une croisière (article 3.k.), un "exploitant de terminal" étant un organisme public ou privé sur le territoire d'un Etat membre chargé de

⁽²¹⁾ Sur la Directive 90/314/CEE, voir supra, n^{os} 7 et 8, spécialement n^o 8.

l'administration et de la gestion d'un terminal portuaire (article 3.s.);

- "navire", un bâtiment utilisé pour la navigation en mer ou sur les voies de navigation intérieure (article 3.l.);

- et par "contrat de transport", un contrat de transport entre un transporteur et un passager en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport de passagers ou de croisières (article 3.m.).

15. Ainsi qu'on l'a observé, le Règlement (UE) n° 1177/2010 s'applique, en vertu de son article 2.1.c., aux passagers participant à une croisière lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un Etat membre⁽²²⁾. Toutefois, ajoute cette disposition, l'article 16, paragraphe 2, les articles 18 et 19 et l'article 20, paragraphes 1 et 4, du Règlement ne s'appliquent pas à ces passagers.

Ces articles figurent dans le Chapitre III du Règlement, intitulé "Obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage".

Ce très important Chapitre III sera examiné ultérieurement⁽²³⁾.

Je précise cependant dès à présent ce qui suit.

L'article 16.2. dispose que "si des passagers manquent un service de correspondance dans le cadre du transport en raison d'une annulation ou d'un retard, le transporteur et, le cas échéant, l'exploitant du terminal s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, d'informer les passagers concernés des autres correspondances disponibles".

L'article 18 crée pour les voyageurs un droit à être réacheminés ou remboursés en cas d'annulation du départ ou en cas de retard supérieur à une certaine durée.

L'article 19 établit un droit à une indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée.

L'article 20, paragraphes 1 et 4, est rédigé comme suit:

"1. Les articles 17, 18 et 19 ne s'appliquent pas aux passagers munis de billets ouverts pour autant que

⁽²²⁾ Voir supra, n° 13.

⁽²³⁾ Voir infra, n°s 26 à 36.

l'heure de départ ne soit pas indiquée, à l'exception des passagers détenant une carte de transport ou un abonnement.

(...)

4. L'article 19 ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve que l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité ou à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises".

L'article 20.1., que je viens de citer, fait référence à l'article 17. L'article 17, qui établit le droit à l'assistance pour les passagers en cas de départs annulés ou retardés (repas, hébergement, etc.) vise cependant à la fois le service de transport de passagers et la croisière. Partant, j'incline à penser que l'exclusion, par l'article 2.1.c., de l'application de l'article 20, paragraphe 1, aux passagers participant à une croisière, n'est applicable qu'en tant que l'article 20, paragraphe 1, concerne les articles 18 et 19. En revanche, l'article 20.1. me paraît donc applicable aux passagers participant à une croisière dans la mesure où il vise l'article 17. En d'autres termes, il résulte des termes et du rapprochement de l'article 17 et de l'article 20.1. que, pour autant que ce soit concevable dans la pratique, l'article 17 ne s'applique pas aux passagers participant à une croisière et munis de billets ouverts pour autant que l'heure de départ ne soit pas indiquée, à l'exception des passagers détenant une carte de transport ou un abonnement.

Je pense que la non-application prévue par l'article 2.1.c., in fine, du Règlement (UE) n° 1177/2010 s'explique pour deux raisons.

D'une part, les transports maritimes inclus dans des croisières sont déjà encadrés par la Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, qui a été examinée précédemment⁽²⁴⁾. Cette Directive assure, comme on l'a vu, des principes de réacheminement et de remboursement⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Voir Règlement (UE) n° 1177/2010, Considérant 20 et *supra*, n°s 7 et 8. Voir aussi PARLEMENT EUROPEEN, Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (COM[2008]0816-C6-

D'autre part, la volonté générale d'adapter les dispositions à ce qui est concrètement possible et nécessaire est certaine⁽²⁶⁾. Or, exiger, par exemple, que, par une extension de l'application de l'article 16.2., un passager participant à une croisière soit informé des autres correspondances disponibles en cas de manquement d'un service de correspondance, serait, me semble-t-il, excessif. Il s'agit, selon moi, d'une application du principe de proportionnalité mis précédemment en exergue⁽²⁷⁾.

16. Le texte de l'article 2 du Règlement (UE) n° 1177/2010 est différent du texte initial de la COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES.

L'article 2, paragraphe 1, concerne, on l'a vu⁽²⁸⁾, le champ d'application du Règlement, quant à sa portée géographique.

La Commission avait proposé que le règlement s'applique aux services de transport de passagers et aux croisières entre ou dans des ports situés dans des Etats membres.

Le CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE a considéré que la proposition de la Commission devait être clarifiée à cet égard afin d'éviter une distorsion de concurrence entre les services de transport de passagers intra-UE et extra-UE. C'est pourquoi la position en première lecture du Conseil a précisé les dispositions concernées: elle a établi une distinction entre, d'une part, les services de transport de passagers utilisant un port d'embarquement situé sur le territoire d'un Etat membre et, d'autre part, les services de transport de passagers utilisant un port d'embarquement situé hors du territoire d'un Etat membre mais un port de débarquement situé sur le territoire d'un Etat membre. Dans ce dernier cas, le règlement ne s'applique que si les services sont exploités par un transporteur de l'Union. Le Conseil a cependant estimé qu'il convenait aussi de définir la notion "transporteur de l'Union" et de lui donner

0476/2008 – 2008/0246[COD]), Commission des transports et du tourisme, Rapporteur: Michel TEYCHENNE, 2 avril 2009, A6-0209/2009, p. 43/55.

⁽²⁵⁾ Voir *supra*, n° 8 in fine.

⁽²⁶⁾ Voir CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, Projet d'Exposé des motifs du Conseil, Objet: Position en première lecture adoptée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Dossier interinstitutionnel: 2008/0246 (COD), 14 janvier 2010, 14849/09, ADD 1 REV 1, p. 5.

⁽²⁷⁾ Voir *supra*, n° 11.

⁽²⁸⁾ Voir *supra*, n° 13.

l'interprétation la plus large possible, afin de couvrir la plupart des services de transport de passagers reliant des ports de l'UE et des ports de pays tiers (voir article 3.e.).

En ce qui concerne les croisières, le Conseil a estimé que le règlement s'appliquait uniquement lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un Etat membre bien que le Parlement ait préféré que le Règlement s'applique aux passagers participant à une croisière lorsque le port d'embarquement ou de débarquement est situé sur le territoire d'un Etat membre. La justification donnée à cet amendement non retenu était la suivante: tous les passagers devraient être couverts par la proposition, sans aucune distinction; cet amendement vise à éviter les situations dans lesquelles les entreprises pourraient chercher à établir le point de départ ou d'arrivée en dehors de l'Union européenne de manière à éviter de se conformer aux dispositions du Règlement⁽²⁹⁾.

Le texte final de l'article 2, paragraphe 1, c, concernant les croisières, ne visant que le cas du port d'embarquement situé sur le territoire d'un Etat membre, même si le transporteur est un transporteur de l'Union, fait question, me semble-t-il, par rapport à l'article 20 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, disposition, comme on le sait, sur l'égalité en droit. Des difficultés d'application ne sont peut-être pas à exclure.

L'article 2, paragraphes 2, 3 et 4, concerne, on l'a vu⁽³⁰⁾, les exemptions du champ d'application du Règlement (UE) n° 1177/2010.

La Proposition initiale de la COMMISSION couvrait en principe tous les services de transport de passagers, quels que soient le nombre de passagers transportés, la distance parcourue dans le cadre du service, le motif du voyage, etc. La Commission avait uniquement prévu la

⁽²⁹⁾ Sur ces différentes questions, voir CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, Projet d'Exposé des motifs du Conseil, Objet: Position en première lecture adoptée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Dossier interinstitutionnel: 2008/0246 (COD), 14 janvier 2010, 14849/09, ADD 1 REV 1, p. 4; PARLEMENT EUROPEEN, Projet de recommandation pour la deuxième lecture sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Commission des transports et du tourisme, Rapporteuse: INES AYALA SENDER, 10 juin 2010, A7-0177/2010, p. 14/47.

⁽³⁰⁾ Voir supra, n° 13.

possibilité pour les Etats membres d'exempter les services visés par des contrats de service public.

Le CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE a jugé important d'adapter ces dispositions à ce qui, pour lui, est concrètement possible et nécessaire.

Il a donc introduit un certain nombre d'exemptions du champ d'application du Règlement.

Il a exclu du champ d'application les passagers voyageant sur des navires autorisés à transporter jusqu'à un certain nombre de personnes; le Règlement a finalement prévu qu'il ne s'appliquerait pas aux passagers voyageant sur des navires autorisés à transporter jusqu'à douze passagers. Le Conseil avait proposé trente-six; le Parlement a limité à douze, estimant que le nombre de trente-six passagers rétrécissait trop le champ d'application du Règlement. Entre les intérêts des PME et ceux des passagers, la balance a donc finalement plutôt penché en faveur des passagers. La solution retenue prend dès lors moins en considération la différence de la navigation fluviale dont les navires sont souvent exploités par des entreprises de taille plus modeste, notamment dans les pays d'Europe centrale et orientale. La Bulgarie et la Roumanie souhaitaient d'ailleurs deux Règlements différents pour bien distinguer la problématique fluviale.

Le Conseil a aussi exclu du champ d'application les passagers voyageant sur des navires dont l'équipage ne comprend pas plus de trois personnes ou sur des navires qui assurent un service de transport de passagers d'une longueur totale inférieure à 500 mètres par trajet. En outre, les excursions ou les visites touristiques autres que les croisières sont également exclues, par exemple les déplacements en bateaux mouches sur la Seine à Paris.

Le Conseil a également estimé que les Etats membres peuvent exempter, pendant une période de deux ans, les navires de mer de moins de 300 tonnes de jauge brute, c'est-à-dire ayant environ une capacité de 350 passagers, exploités pour le transport national. Si un Etat membre opte pour cette possibilité, il doit toutefois garantir de manière appropriée les droits des passagers dans le cadre du droit national. Le PARLEMENT EUROPEEN aurait souhaité la suppression de cette disposition, d'une part, parce que cette dérogation entraîne une restriction significative du champ d'application du Règlement, d'autre part, parce que cette dérogation lui paraissait superflue puisque les droits des passagers doivent, de

toute façon, être garantis d'une manière appropriée en vertu du droit national.

Le Conseil a aussi considéré que les Etats membres peuvent exempter les services de transport de passagers visés par des obligations de service public, des contrats de service public ou des services intégrés, à condition que le droit national garantisse d'une manière appropriée les droits des passagers. Le texte final de l'article 2.4. est rédigé comme suit: "à condition que le droit national garantisse d'une manière comparable les droits des passagers en vertu du présent règlement".

L'amendement a été proposé par le PARLEMENT EUROPEEN qui a estimé que le qualificatif "approprié" était trop faible.

Le PARLEMENT EUROPEEN a suivi, quant à son principe, l'approche de la COMMISSION, en ajoutant cependant une possibilité pour les Etats membres d'exempter les services de transport urbain et de transport suburbain. Le Conseil n'a pas pris cet amendement en compte mais il a estimé que les exemptions du champ d'application qu'il proposait se traduiraient, dans la pratique, par l'exclusion de nombreux services de ce type⁽³¹⁾.

L'article 2, paragraphe 5, prévoit, on l'a vu⁽³²⁾, qu'aucune disposition du Règlement ne peut être interprétée comme constituant une prescription technique imposant aux transporteurs, aux exploitants de terminaux ou à d'autres entités de modifier ou de remplacer les navires, les infrastructures, les ports ou les terminaux portuaires.

Ce texte a été proposé par le CONSEIL à la seule différence que les mots "les équipements portuaires"

⁽³¹⁾ Sur ces différentes questions, voir CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, Projet d'Exposé des motifs du Conseil, Objet: Position en première lecture adoptée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Dossier interinstitutionnel: 2008/0246 (COD), 14 janvier 2010, 14849/09, ADD 1 REV 1, pp. 4 et 5; PARLEMENT EUROPEEN, Projet de recommandation pour la deuxième lecture sur la position commune du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Commission des transports et du tourisme, Rapporteuse: INES AYALA SENDER, 14 avril 2010, 2008/0246 (COD), pp. 13/39, 38/39 et 39/39; PARLEMENT EUROPEEN, Projet de recommandation pour la deuxième lecture sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Commission des transports et du tourisme, Rapporteuse: INES AYALA SENDER, 10 juin 2010, A7-0177/2010, p. 15/47; L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", Revue de droit des transports 2011, comm. 23, p. 22.

⁽³²⁾ Voir supra, n° 13.

figuraient à la place des mots "les ports", ce qui pouvait apparaître comme plus restrictif (voir articles 3.j. et 3.k. définissant le port et le terminal portuaire).

Le PARLEMENT EUROPEEN s'est inquiété de ce que ce paragraphe 5 soit utilisé pour accorder des dérogations et, selon lui, ce paragraphe semblait aussi superflu dans la mesure où le Règlement n'impose pas d'obligations à cet égard. La rapporteure devant le PARLEMENT EUROPEEN, Madame Inés AYALA SENDER, a proposé sa suppression, estimant "que les législateurs doivent plus particulièrement veiller à ce que le recours aux dispositions du Règlement ne constitue pas une excuse à l'inaction"⁽³³⁾.

Le texte a été maintenu, quoique légèrement modifié probablement en raison d'un compromis. Etant donné les conditions de son adoption, que je viens de décrire, il serait raisonnable d'interpréter le paragraphe 5 de façon restrictive.

§ 3. - Définitions données par le Règlement.

17. L'article 3 donne les définitions de certains termes utilisés dans le Règlement.

La plupart de ces définitions ont déjà été citées précédemment⁽³⁴⁾.

L'article 3 dispose aussi qu'aux fins du Règlement, on entend par:

- "personne handicapée" ou "personne à mobilité réduite", toute personne dont la mobilité est réduite lors de l'utilisation d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire), ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou encore de son âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de l'ensemble des passagers (article 3.a.);

⁽³³⁾ Voir PARLEMENT EUROPEEN, Projet de recommandation pour la deuxième lecture sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Commission des transports et du tourisme, Rapporteure: INES AYALA SENDER, 10 juin 2010, A7-0177/2010, pp. 16/47 et 46/47.

⁽³⁴⁾ Voir supra, n^{os} 12 et 14.

- "conditions d'accès", les normes, lignes directrices et informations pertinentes relatives à l'accessibilité des terminaux portuaires et des navires, y compris en ce qui concerne les installations destinées aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite (article 3.c.);
- "transporteur exécutant", une personne, autre que le transporteur, qui exécute effectivement la totalité ou une partie du transport (article 3.h.);
- "réservation", la réservation d'un départ donné sur un service de transport de passagers ou une croisière (article 3.r.);
- et par "événement maritime", 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 (article 3.u.).

18. La définition de la personne handicapée et de la personne à mobilité réduite est, en substance, celle proposée dès l'origine par la COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES.

Le PARLEMENT EUROPÉEN avait proposé une définition plus large ou, à tout le moins, plus précise. Il avait proposé que par "personne handicapée" ou "personne à mobilité réduite", on entende aussi toute personne dont la mobilité est réduite lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap ou déficience psychosociaux.

Le PARLEMENT EUROPÉEN avait justifié comme suit son amendement: "Dans un souci de bonne interprétation du règlement, il importe d'inclure explicitement les handicaps psychosociaux (également connus en tant que troubles psychiatriques ou mentaux) dans la définition, étant donné que cette catégorie de personnes est souvent négligée lorsqu'il s'agit de fournir une assistance aux personnes handicapées ou de dispenser une formation de sensibilisation au handicap".

L'amendement n'a pas été repris dans la Position adoptée par le CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE et même si la solution n'est pas évidente à la lecture des travaux préparatoires, il semble que la bonne interprétation de l'article 3.a. du Règlement est celle qui exclut à ce titre le handicap psychosocial des critères définissant

la personne handicapée ou à mobilité réduite⁽³⁵⁾.
L'article 3.a. visant cependant aussi la personne dont la mobilité est réduite lors de l'utilisation d'un moyen de transport, en raison "de toute autre cause de handicap", on n'aperçoit pas pourquoi, dans le cadre de cette "autre cause de handicap", le déséquilibre psychosocial d'une personne devrait nécessairement être exclu dans l'appréciation de cette "autre cause de handicap". C'est une question d'appréciation en fait, me semble-t-il.

§ 4. - Billets et conditions contractuelles non discriminatoires.

19. L'article 4 du Règlement concerne le document établissant le droit au transport et fixe des conditions contractuelles non discriminatoires.

Il est libellé comme suit:

"1. Les transporteurs délivrent un billet au passager, à moins que le droit national ne prévoie d'autres documents établissant le droit au transport. Un billet peut être délivré sous forme électronique.

2. Sans préjudice des tarifs sociaux, les conditions contractuelles et les tarifs appliqués par les transporteurs ou les vendeurs de billets sont proposés au public sans discrimination directe ou indirecte fondée sur la nationalité du client final, ni sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets au sein de l'Union".

Sur le fond, ce texte n'est pas très différent du texte proposé à l'origine par la COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES⁽³⁶⁾.

La version du Règlement apparaît dans le document du CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE du 16 décembre 2009 ayant

⁽³⁵⁾ Sur l'amendement proposé, voir PARLEMENT EUROPEEN, Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (COM[2008]0816-C6-0476/2008 – 2008/0246[COD]), Commission des transports et du tourisme, Rapporteur: Michel TEYCHENNE, 2 avril 2009, A6-0209/2009, p. 11/55; CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, Projet d'Exposé des motifs du Conseil, Objet: Position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Dossier interinstitutionnel: 2008/0246 (COD), 27 novembre 2009, 14849/09, ADD 1, pp. 10 et 11.

⁽³⁶⁾ Voir supra, note 18, Exposé des motifs suivi de la Proposition, p. 17.

pour objet la Position adoptée par le Conseil en vue de l'adoption du REGLEMENT⁽³⁷⁾. Elle semble répondre à un souci de clarté.

§ 5. - La disposition générale visant les Autres parties exécutantes.

20. L'article 5, qui n'existait pas dans le texte proposé à l'origine par la COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, a été introduit par le CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE en vue de préciser les dispositions relatives à la sous-traitance de certaines obligations découlant du règlement, et ce en ajoutant une disposition générale concernant les autres parties exécutantes⁽³⁸⁾.

L'article 5 est rédigé comme suit:

"1. Lorsque l'exécution des obligations en vertu du présent règlement a été confiée à un transporteur exécutant, c'est-à-dire, " je le rappelle, "suivant l'article 3.h., une personne, autre que le transporteur, qui exécute effectivement la totalité ou une partie du transport, à un vendeur de billets ou à toute autre personne, le transporteur, l'agent de voyages, le voyageur ou l'exploitant de terminal qui a délégué lesdites obligations est néanmoins responsable des actes et des omissions de cette partie exécutante agissant dans le cadre de son travail.

2. Outre le paragraphe 1, la partie qui s'est vu confier l'exécution d'une obligation par le transporteur, l'agent de voyages, le voyageur ou l'exploitant de terminal est soumise aux dispositions du présent règlement, y compris les dispositions relatives à la responsabilité et aux moyens de s'en exonérer, pour ce qui est de l'obligation qui lui a été confiée".

§ 6. - La règle fondamentale de l'Exclusion de la renonciation.

⁽³⁷⁾ Voir CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, Objet: Position adoptée par le Conseil en vue de l'adoption du REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, Dossier interinstitutionnel: 2008/0246 (COD), 16 décembre 2009, 14849/09, DG.C.III.A, p. 18.

⁽³⁸⁾ Voir supra, à la note 35, CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, Projet d'Exposé des motifs du Conseil, 27 novembre 2009, 14849/09, ADD 1, p. 10.

21. L'article 6 concerne l'exclusion de la renonciation aux et celle de la limitation des droits et obligations établis par le Règlement.

Le texte proposé à l'origine par la COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES est différent de celui du Règlement mais il poursuivait le même objectif fondamental.

Le texte de l'article 6 du Règlement est le suivant: "Les droits et les obligations au titre du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une renonciation ou d'une limitation, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport".

J'incline à interpréter l'article 6 comme signifiant que, dans les matières visées par le Règlement, est applicable le Règlement et rien que le Règlement.

Cette interprétation est justifiée comme suit.

D'une part, au cours des travaux préparatoires, a été posée la question de connaître s'il convenait ou non de compléter le texte précité par un paragraphe prévoyant que les transporteurs peuvent offrir au voyageur des conditions contractuelles plus favorables que celles fixées dans le Règlement⁽³⁹⁾. Ce texte au demeurant peu précis - que signifie l'expression "conditions contractuelles plus favorables"? - n'a finalement pas été retenu.

D'autre part, une interprétation différente de celle que je propose, me paraît moins compatible avec le principe de subsidiarité et le principe de protection juridique uniforme efficace, tels qu'ils ont été mis en l'espèce en exergue par la COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, notamment dans l'article 28 du Règlement concernant les Sanctions applicables aux violations des dispositions dudit Règlement⁽⁴⁰⁾.

Section 3. - Le Règlement (UE) n° 1177/2010 et les Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

⁽³⁹⁾ Voir supra, note 18, COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, Exposé des motifs suivi de la Proposition, p.18; supra, note 37, CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, p. 19; supra, note 33, PARLEMENT EUROPÉEN, p. 19/47.

⁽⁴⁰⁾ Voir supra, n° 11.

§ 1. - Le contenu du Chapitre II du Règlement.

22. Les Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite forment le Chapitre II du Règlement (UE) n° 1177/2010 et concernent le Droit au transport (article 7), les Exceptions et conditions spéciales (article 8), l'Accessibilité et l'information (article 9), le Droit à une assistance dans les ports et à bord des navires (article 10), les Conditions selon lesquelles est fournie l'assistance (article 11), la Réception de notifications et l'indication des points de rendez-vous (article 12), les Normes de qualité applicables à l'assistance (article 13), la Formation et les consignes (article 14) et l'Indemnisation pour l'équipement de mobilité ou tout autre équipement spécifique (article 15).

Les Considérants du Règlement (Considérants 6 à 11) consacrés aux personnes à mobilité réduite mettent l'accent sur la nécessité d'accepter et non de refuser ces personnes à l'embarquement, sauf pour des motifs justifiés par des raisons de sécurité et établis par les autorités compétentes (Considérant 6), sur la nécessité de faire bénéficier ces personnes d'un droit à une assistance gratuite dans les ports (Considérants 6, 7 et 8) et à bord des navires à passagers (Considérants 6 et 7), sur la nécessité d'assurer à ces personnes une assistance par des gens de mer compétents en la matière (Considérant 9) et sur la nécessité de tenir compte des besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, qui doivent utiliser différents modes de transports et disposer de correspondances commodes entre ceux-ci, sous réserve des règles de sécurité applicables à l'exploitation des navires (Considérant 11).

Les dispositions principales du Chapitre II concernent le Droit au transport des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, sauf Exceptions, leur Droit à une assistance gratuite dans les ports et à bord des navires et leur Droit à une indemnisation en cas de perte ou de détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique.

§ 2. - Le Droit au transport, sauf Exceptions.

23. L'article 7 du Règlement consacre le droit au transport, en règle, des personnes handicapées et des

personnes à mobilité réduite⁽⁴¹⁾. Toute forme d'arbitraire est proscrite.

L'article 7 est rédigé comme suit:

"1. Les transporteurs, agents de voyages et voyagistes ne peuvent refuser d'accepter une réservation, de délivrer ou fournir un billet ou d'embarquer des personnes au seul motif de leur handicap ou de leur mobilité réduite.

2. Les réservations et les billets sont proposés aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite sans supplément et aux mêmes conditions qu'aux autres passagers".

Ce principe général admet évidemment quelques exceptions.

L'article 8, paragraphes 1 et 2, est rédigé comme suit:

"1. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages et voyagistes peuvent refuser d'accepter une réservation, de délivrer ou fournir un billet ou d'embarquer une personne handicapée ou à mobilité réduite:

a) afin de respecter les exigences applicables en matière de sécurité prévues par le droit international, le droit de l'Union ou le droit national, ou afin de respecter les exigences en matière de sécurité établies par les autorités compétentes;

b) si la conception du navire à passagers ou les infrastructures et les équipements du port, y compris les terminaux portuaires, rendent l'embarquement, le débarquement ou le transport de la personne concernée impossible dans des conditions sûres ou réalisables sur le plan opérationnel.

2. En cas de refus d'accepter une réservation ou de délivrer ou fournir un billet pour les motifs visés au paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages ou voyagistes s'efforcent, dans toute la mesure du raisonnable, de proposer à la personne concernée un transport alternatif acceptable par le biais d'un service de transport de passagers ou d'une croisière exploités par le transporteur".

⁽⁴¹⁾ Sur la définition des "personnes handicapées" et des "personnes à mobilité réduite", voir article 3.a. du Règlement et supra, n^{os} 17 et 18.

Les autres dispositions de l'article 8 sont des dispositions complémentaires aux dispositions essentielles précitées: conséquences en cas de refus d'embarquement (article 8.3.), accompagnement par une autre personne capable de fournir l'assistance requise par la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite (article 8.4.) et modalités de la communication des décisions à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite (article 8.5.).

L'article 7 et l'article 8 ont évidemment fait l'objet de discussions au cours des travaux préparatoires.

Beaucoup de ces discussions ont porté sur des simplifications et clarifications.

Une question plus intéressante fut celle de savoir si des exigences en matière de santé pouvaient constituer une exception au droit au transport des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

La COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES avait proposé qu'une personne handicapée puisse se voir refuser l'accès à un navire à passagers en raison d'exigences liées à la sécurité ou en raison de la structure du navire. Le CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE a ajouté à ces motifs les exigences en matière de santé afin de tenir compte des cas où l'état de santé de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite est tel que son transport en toute sécurité ne peut être garanti. Le PARLEMENT EUROPEEN et, après lui, le Règlement n'ont pas retenu cet ajout. Le PARLEMENT EUROPEEN a fait observer que les raisons de santé, d'épidémies notamment, concernent l'ensemble des passagers et ne devraient pas constituer une raison d'exclure les passagers atteints d'un handicap ou les passagers à mobilité réduite⁽⁴²⁾.

Il se déduit des considérations qui précèdent que les Exceptions au Droit au transport des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite ne peuvent être interprétées que de façon restrictive.

§ 3. - Le Droit à une assistance gratuite dans les ports et à bord des navires.

⁽⁴²⁾Sur cette question, voir supra, note 37, CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, p. 21; supra, note 26, CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, p. 6; supra, note 33, PARLEMENT EUROPEEN, pp. 20/47 et 21/47.

24. Les personnes handicapées ou à mobilité réduite bénéficient aussi d'une assistance gratuite dans les ports et à bord des navires.

Comme le fait observer le Professeur Loïc GRARD, "cela passe d'abord par l'amélioration de l'accessibilité des services d'assistance pour les personnes à mobilité réduite (art. 11 s. - Annexes II et III au Règlement) et évidemment par une accessibilité facilitée au transport (art. 9)"⁽⁴³⁾.

On observe que l'article 14 du Règlement prévoit, d'une part, que les transporteurs et, le cas échéant, les exploitants de terminaux fixent des procédures de formation du personnel, y compris des consignes, sur le handicap (sensibilisation au handicap et assistance aux personnes handicapées) et, d'autre part, que cette obligation existe sans préjudice, notamment, des règlements adoptés au titre de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

L'article 10 du Règlement établit un principe fondamental.

Il est rédigé comme suit: "Sous réserve des conditions d'accès prévues à l'article 9, paragraphe 1, les transporteurs et les exploitants de terminaux fournissent gratuitement, dans leurs domaines respectifs de compétence, aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite une assistance, telle que définie aux annexes II et III, dans les ports, y compris lors de l'embarquement et du débarquement, et à bord des navires. Cette assistance est adaptée, si possible, aux besoins particuliers de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite".

L'article 9, paragraphe 1, auquel, à propos des conditions d'accès, renvoie l'article 10 est rédigé comme suit: "En collaboration avec les organisations représentatives des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, les transporteurs et les exploitants de terminaux établissent, le cas échéant par l'intermédiaire de leurs organisations, ou maintiennent, des conditions d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que des personnes qui les accompagnent. Les conditions d'accès sont communiquées,

⁽⁴³⁾ L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", *Revue de droit des transports* 2011, comm. 23, p. 23.

sur demande, aux organismes nationaux chargés de l'application".

Quant aux annexes II et III auxquelles, à propos de l'assistance gratuite, renvoie aussi l'article 10, elles précisent l'objet de cette assistance.

L'Annexe II vise l'assistance dans les ports, y compris lors de l'embarquement et du débarquement, par exemple l'assistance et les dispositions nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer entre un point d'entrée et le guichet d'enregistrement, s'il existe, ou le navire, ou encore la prise en charge de tout l'équipement de mobilité nécessaire, y compris des équipements tels que les fauteuils roulants électriques.

L'Annexe III vise l'assistance à bord des navires, par exemple le transport de l'équipement médical et de l'équipement de mobilité nécessaire à la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite, y compris les fauteuils roulants électriques, ou encore la prise de toutes les dispositions raisonnables afin de prévoir une place répondant aux besoins des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, sur demande et sous réserve du respect des exigences de sécurité et de la disponibilité.

Les termes utilisés dans l'article 10 du Règlement et dans les dispositions auxquelles cet article renvoie, ont pour buts, d'une part, de permettre aux transporteurs et aux autorités portuaires de pourvoir aux besoins spécifiques des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et, d'autre part, de leur fournir le meilleur service précis possible⁽⁴⁴⁾.

§ 4. - Le Droit à une indemnisation en cas de perte ou de détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique.

25. L'article 15 du Règlement établit le droit à une indemnisation en cas de perte ou de détérioration des fauteuils roulants et autres équipements en rapport avec la mobilité, lors de leur prise en charge dans les ports ou à bord des navires.

⁽⁴⁴⁾ Voir supra, note 37, CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, p. 24; supra, note 26, CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, p. 7; supra, note 31, PARLEMENT EUROPEEN, 14 avril 2010, p.21/39.

L'article 15, qui est sans équivoque, est rédigé comme suit:

"1. Le transporteur et l'exploitant du terminal sont responsables du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité, ou de tout autre équipement spécifique, utilisé par une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de l'exploitant du terminal. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

2. L'indemnisation visée au paragraphe 1 correspond à la valeur de remplacement de l'équipement concerné ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation.

3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque - il s'agit d'une indemnisation concurrente - l'article 4 du 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 s'applique.

4. En outre, tous les efforts sont déployés pour fournir rapidement un équipement de remplacement temporaire qui constitue une solution de rechange adéquate"⁽⁴⁵⁾.

Aux termes donc de l'article 15, paragraphe 1, in fine, "il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime". Je rappelle qu'en vertu de l'article 3.u., aux fins du Règlement, on entend par "événement maritime", "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".

Les travaux préparatoires ont mis l'accent sur la nécessité de préciser le texte proposé à l'origine par la COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES.

⁽⁴⁵⁾ Sur le Règlement (CE) n° 392/2009, voir supra, n° 6. L'article 4 de ce Règlement dispose: "En cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique utilisé par un passager à mobilité réduite, la responsabilité du transporteur est régie par l'article 3, paragraphe 3, de la Convention d'Athènes. L'indemnisation correspond à la valeur de remplacement de l'équipement en question ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation".

La précision la plus intéressante est, me semble-t-il, celle qui concerne le paragraphe 4⁽⁴⁶⁾, plus spécialement l'adjectif "adéquate".

Le CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE avait proposé le texte suivant: "4. En outre, tous les efforts sont déployés pour fournir rapidement un équipement de remplacement temporaire".

Le PARLEMENT EUROPEEN a proposé l'Amendement suivant: "4. En outre, tous les efforts sont déployés pour fournir rapidement un équipement de remplacement temporaire adéquat". Le PARLEMENT EUROPEEN a justifié comme suit son Amendement: "Précision importante dans la mesure où l'obligation de fournir un équipement de remplacement temporaire de tout équipement perdu ou endommagé devrait également tenir compte des besoins de la personne concernée".

Le texte du Règlement est, comme on vient de le constater, proche de celui proposé par le PARLEMENT EUROPEEN.

Le Professeur Loïc GRARD écrit à juste titre à propos du droit au dédommagement financier précité prévu à l'article 15, paragraphe 1: "Un effort appréciable est donc consenti. Ce qui place les transports en situation d'exemple dans la législation européenne"⁽⁴⁷⁾.

Section 4. - Le Règlement (UE) n° 1177/2010 et les Obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage.

§ 1. - Le contenu du Chapitre III du Règlement.

26. Les Obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage forment le Chapitre III du Règlement (UE) n° 1177/2010 (articles 16 à 21).

D'un point de vue didactique, ce Chapitre III me semble pouvoir être décomposé en quatre parties: la situation en cas de départs annulés ou retardés (articles 16, 17 et 18), la situation en cas de retard à l'arrivée (article

⁽⁴⁶⁾ Voir supra, note 33, PARLEMENT EUROPEEN, pp. 30/47 et 31/47.

⁽⁴⁷⁾ L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", Revue de droit des transports 2011, comm. 23, p. 23.

19), les Exemptions (article 20) et le droit pour les passagers de recourir à l'application du droit commun (article 21).

Les dispositions du Chapitre III sont sans doute les dispositions du Règlement qui sont considérées par beaucoup comme les plus importantes, de sorte qu'elles seront probablement commentées par d'autres et qu'il est dès lors moins utile de s'attarder sur tous les articles dans ce Discours de rentrée⁽⁴⁸⁾.

§ 2. - La situation en cas de départs annulés ou retardés.

27. Trois séries de droits sont prévues pour les passagers en cas de départs annulés ou retardés. Les trois séries de droits qui s'articulent sont les suivantes. L'article 16 établit l'obligation de fournir des informations et le droit qui en découle. L'article 17 établit le droit à l'assistance. L'article 18 crée pour les voyageurs un droit à être réacheminés ou remboursés en cas d'annulation du départ ou de retard du départ de plus de quatre-vingt-dix minutes; il en va de même lorsque le retard ou l'annulation sont prévisibles. Je rappelle qu'en vertu de l'article 2.1.c. du Règlement, les articles 16, paragraphe 2, et 18 ne s'appliquent pas aux passagers participant à une croisière.

28. Je me limite à m'arrêter à l'article 17 du Règlement intitulé "Assistance en cas de départs annulés ou retardés".

L'article 17 est rédigé comme suit:

"1. Lorsqu'un transporteur peut raisonnablement s'attendre à ce que le départ d'un service de transport de passagers ou d'une croisière soit annulé ou retardé de plus de quatre-vingt-dix minutes par rapport à l'heure de départ prévue, les passagers partant de terminaux portuaires se voient offrir gratuitement des collations, des repas ou des rafraîchissements en suffisance compte tenu du délai d'attente, à condition que ceux-ci soient disponibles ou qu'ils puissent raisonnablement être livrés.

⁽⁴⁸⁾ Voir L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", *Revue de droit des transports* 2011, comm. 23, pp. 22 s.; H. KENFACK, "Panorama, Contrat de transport, Droit des transports, janvier 2009 – décembre 2010", *D.H.* 2011, 2 juin 2011, n° 21, pp. 1446 s. Sur la non-application de certains articles du Chapitre III aux croisières, voir *supra*, n°s 13, 14 et 15.

2. En cas d'annulation ou de départ retardé, si un séjour d'une nuit ou plus devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire par rapport à celui prévu par le passager s'impose, si et quand cela est matériellement possible, le transporteur offre gratuitement aux passagers partant de terminaux portuaires un hébergement à bord ou à terre, ainsi que le transport dans les deux sens entre le terminal portuaire et le lieu d'hébergement, outre les collations, repas ou rafraîchissements prévus au paragraphe 1. Pour chaque passager, le transporteur peut limiter à un montant de 80 EUR par nuit, pour un maximum de trois nuits, le coût total de l'hébergement à terre, non compris le transport dans les deux sens entre le terminal portuaire et le lieu d'hébergement.

3. Lors de l'application des paragraphes 1 et 2, le transporteur accorde une attention particulière aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, ainsi qu'aux personnes qui les accompagnent".

29. L'article 20 limite le champ d'application de l'article 17.

En vertu de l'article 20, paragraphe 1, dont je rappelle qu'il ne s'applique pas aux croisières (article 2.1.c.), l'article 17 " ne s'applique pas aux passagers munis de billets ouverts pour autant que l'heure de départ ne soit pas indiquée, à l'exception des passagers détenant une carte de transport ou un abonnement".

L'article 20, paragraphe 2, dispose que l'article 17 "ne s'applique pas si le passager est informé de l'annulation ou du retard avant l'achat du billet ou si l'annulation ou le retard est dû à la faute du passager".

Aux termes de l'article 20, paragraphe 3, "l'article 17, paragraphe 2 (je rappelle qu'il s'agit du cas de l'hébergement), ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve que l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité".

Dans l'article 20, paragraphe 3, la charge de la preuve incombe donc au transporteur.

30. Des Considérants du Règlement expliquent ce qu'il y a lieu d'entendre par "hébergement" et par "conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité".

Le Considérant 13 du Règlement met l'accent sur la notion précitée d'"hébergement". Il énonce qu'"un hébergement adéquat des passagers n'implique pas nécessairement des chambres d'hôtels mais peut désigner tout autre hébergement adapté disponible, en fonction plus particulièrement des circonstances liées à chaque situation spécifique, des véhicules des passagers et des caractéristiques du navire". Il ajoute qu'"à cet égard et dans les cas dûment justifiés de circonstances extraordinaires et urgentes, les transporteurs devraient être en mesure d'utiliser pleinement les installations appropriées disponibles, en coopération avec les autorités civiles".

Quant aux "conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité", le Considérant 16 du Règlement énonce à leur sujet qu'elles "devraient inclure, sans s'y limiter, des vents de forte puissance, une mer agitée, des courants de forte intensité, des conditions de gel difficiles et un niveau des eaux extrêmement haut ou bas, les ouragans, tornades et inondations". Suivant le Considérant 19, l'Exemption prévue par l'article 20, paragraphe 3, s'explique par le fait que "les conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité échappent (...) à la maîtrise effective du transporteur". Loïc GRARD écrit à propos de cette Exemption: "Cette réserve est propre au maritime. Elle a été conçue pour éviter que le transporteur ne soit tenté de prendre la mer par mauvais temps, juste pour éviter de devoir déboursier des montants trop importants. Pour un gros ferry, compte tenu du nombre de passagers, l'obligation peut en effet atteindre des sommes fort élevées"⁽⁴⁹⁾.

Ainsi qu'on l'a observé, l'article 17, paragraphe 2, subordonne l'hébergement du passager à la condition que "cela (soit) matériellement possible"⁽⁵⁰⁾. Cette condition figurait déjà dans le texte proposé par la COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES. Le PARLEMENT EUROPÉEN a proposé la suppression de cette condition. Le PARLEMENT EUROPÉEN justifiait sa position comme suit: "le dédommagement ne doit pas être conditionné par des facteurs matériels imprécis. Il semble inconcevable de faire payer à quelqu'un qui subit déjà le préjudice du retard d'une

⁽⁴⁹⁾ L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", *Revue de droit des transports* 2011, comm. 23, p. 23.

⁽⁵⁰⁾ Voir *supra*, n° 28.

journée"⁽⁵¹⁾). Le texte du Règlement ne retient pas cet Amendement.

§ 3. - La situation en cas de retard à l'arrivée.

31. L'article 19 du Règlement établit le droit du passager à une indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée. Il ne s'applique pas aux croisières (article 2.1.c.).

L'indemnisation est fonction de l'ampleur du retard et de la durée initialement prévue du voyage mais une indemnisation à 100% est, en principe, exclue (voir toutefois article 19.2.).

L'article 19, paragraphe 1, disposition essentielle, est libellé comme suit:

"1. Les passagers qui subissent un retard à l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport peuvent, sans perdre leur droit au transport, demander une indemnisation au transporteur. Les indemnisations minimales sont équivalentes à 25% du prix du billet en cas de retard d'au moins:

- a) une heure dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est inférieure ou égale à quatre heures;
- b) deux heures dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est supérieure à quatre heures, mais inférieure ou égale à huit heures;
- c) trois heures dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est supérieure à huit heures mais n'excède pas vingt-quatre heures; ou
- d) six heures dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est supérieure à vingt-quatre heures.

Si le retard est supérieur au double des valeurs énoncées aux points a) à d), l'indemnisation est égale à 50% du prix du billet".

(⁵¹) Voir PARLEMENT EUROPEEN, Projet de Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (COM[2008]0816-C6-0476/2008 – 2008/0246[COD]), Commission des transports et du tourisme, Rapporteur: Michel TEYCHENNE, 27 janvier 2009, 2008/0246 (COD), p. 18/26.

L'article 19, paragraphes 3 et 6, précise ce qu'il y a lieu d'entendre par prix du billet au sens de l'article 19, paragraphe 1:

"3. L'indemnisation est calculée par rapport au prix que le passager a réellement payé pour le service de transport de passagers ayant subi un retard".

"6. L'indemnisation relative au prix du billet n'est pas grevée de coûts de transaction financière tels que redevances, frais de téléphone ou timbres. Les transporteurs peuvent fixer un seuil minimal en dessous duquel aucune indemnisation n'est payée. Ce seuil ne dépasse pas 6 EUR".

On observe que l'article 19, paragraphe 1, vise "les passagers qui subissent un retard à l'arrivée à la destination finale" quel que soit, en principe, le motif du retard (voir toutefois article 20.2. et article 20.4.). Les auteurs du Règlement n'ont pas estimé nécessaire de préciser les potentiels motifs d'un retard à l'arrivée; le voyageur doit, en principe, pouvoir être indemnisé quoi qu'il arrive⁽⁵²⁾.

32. Les Exemptions prévues à l'article 20, paragraphes 1 et 2, sont aussi applicables à l'article 19⁽⁵³⁾.

Je rappelle que l'article 20, paragraphe 1, ne retient pas comme bénéficiaires les passagers munis de billets ouverts et que l'article 20, paragraphe 2, ne retient pas comme bénéficiaires les passagers qui sont informés du retard avant l'achat du billet ou dont le retard est dû à leur faute.

33. L'article 20, paragraphe 4, du Règlement prévoit deux autres cas de non-application de l'article 19.

L'article 20, paragraphe 4, est rédigé comme suit:

"4. L'article 19 ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve que l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité ou à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises".

⁽⁵²⁾ Voir supra, note 51, PARLEMENT EUROPEEN, p. 19/26.

⁽⁵³⁾ Voir supra, n° 29.

Il est étrange que cette disposition vise le cas de "l'annulation" alors que l'article 19 ne concerne que le "cas de retard à l'arrivée".

En ce qui concerne la non-application de l'article 19 "lorsque le transporteur prouve que (...) le retard (est dû) à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité", l'article 20, paragraphe 4, reproduit des termes qui se trouvent dans l'article 20, paragraphe 3, et qui ont été examinés précédemment⁽⁵⁴⁾.

L'article 19 ne s'applique pas davantage, aux termes de l'article 20, paragraphe 4, "lorsque le transporteur prouve que (...) le retard (est dû ...) à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises".

A la lecture des travaux préparatoires, j'incline à penser qu'il convient d'analyser le texte du Règlement par rapport aux termes qu'il utilise dans le cadre de l'autonomie du droit communautaire plutôt que de s'enfermer dans l'idée qu'il s'agirait des cas de force majeure⁽⁵⁵⁾.

Suivant le Considérant 17, non exhaustif, du Règlement, "les circonstances extraordinaires devraient inclure, sans s'y limiter, les catastrophes naturelles telles que les incendies et les tremblements de terre, les attentats terroristes, les guerres et les conflits armés militaires ou civils, les insurrections, les confiscations militaires ou illégales, les conflits sociaux, le débarquement de personnes malades, blessées ou décédées, les opérations de recherche et de sauvetage en mer ou sur les voies de navigation intérieure, les mesures nécessaires pour la protection de l'environnement, les décisions prises par les organismes de gestion du trafic ou par les autorités portuaires ou encore les décisions arrêtées par les autorités compétentes en matière d'ordre public et de sécurité publique, ainsi que pour répondre à des besoins de transports urgents". J'y ajouterai aussi, par exemple, les défaillances d'alimentation électrique, pétrolière, en gaz ou en eau qui échappent au fait du transporteur. Je pense que le critère est celui de l'existence de circonstances inhabituelles qui n'auraient

⁽⁵⁴⁾ Voir supra, n^{os} 29 et 30.

⁽⁵⁵⁾ Voir supra, à la note 19, PARLEMENT EUROPEEN, 2 avril 2009, p. 34/55; supra, note 26, CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, p. 8.

pas pu être raisonnablement évitées. J'admets cependant la difficulté d'être précis à moins de considérer que des circonstances extraordinaires sont uniquement des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur maritime⁽⁵⁶⁾, ce qui me paraît sévère pour ce transporteur et difficilement compatible avec le Considérant 17 du Règlement. En cas de conflit social éclatant à bord par exemple, le transporteur doit-il accepter toutes les revendications des marins pour éviter un retard à l'arrivée? Personnellement, j'en doute.

On observe aussi que, selon les termes de l'article 20, paragraphe 4, la charge de la preuve des conditions météorologiques visées ou des circonstances extraordinaires libératoires incombe au transporteur.

Je rappelle une fois encore qu'en vertu de l'article 2.1.c., les articles 19 et 20, paragraphe 4, ne s'appliquent pas aux passagers participant à une croisière.

§ 4. - L'application du droit commun.

34. Les dispositions spécifiques du Règlement (UE) n° 1177/2010 relatives aux Obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage ne font pas obstacle au droit pour les passagers de recourir à l'application du droit commun.

L'article 21 du Règlement dispose que "le présent règlement ne saurait en rien empêcher les passagers de saisir les juridictions nationales pour demander des dommages-intérêts conformément au droit national en réparation du préjudice résultant de l'annulation ou du retard de services de transport, y compris en vertu de la directive 90/314/CEE". On peut donc éventuellement concevoir une demande de dommages-intérêts en réparation d'un préjudice moral, c'est-à-dire un préjudice d'ordre psychologique qui atteint le passager dans son affection, son honneur ou sa réputation (retard à un mariage, à un congrès auquel le passager doit prendre la parole, etc.)⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁶⁾ Comp. C.J.C.E. 19 novembre 2009 (STURGEON et crts c. CONDOR FLUGDIENST G.M.B.H. et BÖCK et crts c. AIR FRANCE S.A.), C-402/07 et C-432/07, Rec. C.J.C.E., p. I-10923, avec les concl. de l'avocat général Mme E. SHARPSTON.

⁽⁵⁷⁾ Sur la directive 90/314/CEE, voir *supra*, n^{os} 7, 8, 14 et 15. Sur la réparation du préjudice moral, voir C.J.U.E. 13 octobre 2011 (SOUSA RODRIGUEZ et crts c. AIR FRANCE S.A.), C-83/10.

Le principe de l'application possible du droit commun existait dès la Proposition faite à l'origine par la COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES. Pendant les travaux préparatoires, la discussion a porté sur la manière de rédiger la disposition.

§ 5. - Les enseignements qui peuvent éventuellement être tirés du transport par air.

35. Tout en évitant des rapprochements hâtifs, il n'est pas sans intérêt de rappeler des arrêts de la Cour de Justice de l'Union européenne qui ont été rendus dans la matière des passagers voyageant par air et qui sont susceptibles d'apporter quelques enseignements utiles dans la matière des passagers maritimes et fluviaux.

A plusieurs reprises, la Cour de Justice de l'Union européenne s'est prononcée sur l'interprétation de dispositions du Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91⁽⁵⁸⁾.

Ce Règlement prévoit un droit à indemnisation du passager voyageant par air en cas d'annulation d'un vol (articles 5 et 7).

Mais l'article 5, paragraphe 3, dispose qu'"un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises". Cet article rappelle évidemment l'article 20, paragraphe 4, du Règlement (UE) n° 1177/2010, que j'ai examiné à propos du droit du passager maritime à une indemnisation relative au prix du billet en cas de retard du navire à l'arrivée. L'article 20, paragraphe 4, prévoit en effet une Exemption "lorsque le transporteur prouve que l'annulation ou le retard sont dus (...) à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises"⁽⁵⁹⁾. La Cour de Justice de l'Union

⁽⁵⁸⁾ Voir supra, note 4.

⁽⁵⁹⁾ Voir supra, n° 33.

européenne "dit pour droit (que ...) l'article 5, paragraphe 3, du Règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un problème technique survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation ou le retard d'un vol ne relève pas de la notion de circonstances extraordinaires au sens de cette disposition, sauf si ce problème découle d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective"⁽⁶⁰⁾. Appliquée au transport maritime, la règle deviendrait: un problème technique survenu à un navire qui entraîne le retard du navire à l'arrivée ne relève pas de la notion de circonstances extraordinaires au sens de l'article 20, paragraphe 4, du Règlement (UE) n° 1177/2010, sauf si ce problème découle d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur maritime concerné et échappent à sa maîtrise effective. La règle me paraît sévère pour les transporteurs maritimes.

36. La Cour de Justice de l'Union européenne "dit (aussi) pour droit (que) l'article 5, paragraphe 3, (précité) du Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004 (...) doit être interprété en ce sens que le transporteur aérien, dès lors qu'il est tenu de mettre en œuvre toutes les mesures raisonnables afin d'obvier à des circonstances extraordinaires, doit raisonnablement, au stade de la planification du vol, tenir compte du risque de retard lié à l'éventuelle survenance de telles circonstances". La Cour dit encore: "Il doit, par conséquent, prévoir une certaine réserve de temps lui permettant, si possible, d'effectuer le vol dans son intégralité dès lors que les circonstances extraordinaires ont pris fin". La Cour ajoute toutefois: "En revanche, ladite disposition ne saurait être interprétée comme imposant, au titre des mesures raisonnables, de planifier, de manière générale et indifférenciée, une réserve de temps minimale applicable indistinctement à tous les transporteurs aériens dans toutes les situations de survenance de circonstances extraordinaires. L'appréciation de la capacité du transporteur aérien d'assurer l'intégralité du vol prévu dans les conditions nouvelles résultant de la survenance de ces circonstances doit être effectuée en veillant à ce que l'ampleur de la réserve de temps exigée n'ait pas pour conséquence d'amener le transporteur aérien à

⁽⁶⁰⁾ C.J.C.E. 19 novembre 2009 (STURGEON et crts c. CONDOR FLUGDIENST G.M.B.H. et BÖCK et crts c. AIR FRANCE S.A.), C-402/07 et C-432/07, Rec. C.J.C.E., p. I-10923, avec les concl. de l'avocat général Mme E. SHARPSTON.

consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent. L'article 6, paragraphe 1, dudit Règlement n'est pas applicable dans le cadre d'une telle appréciation"⁽⁶¹⁾. L'article 6, paragraphe 1, prévoit que, dans le cas d'un vol retardé, les passagers se voient proposer une assistance par le transporteur aérien effectif.

Il est possible que la Cour de Justice de l'Union européenne s'inspire de l'interprétation précitée en matière de transport maritime.

Section 5. - Les autres dispositions du Règlement (UE) n° 1177/2010.

37. Le Règlement (UE) n° 1177/2010 contient encore d'autres dispositions qui sont importantes mais dont l'examen dépasse le cadre limité d'un Discours de rentrée: Règles générales concernant l'information et les plaintes (articles 22 à 24), Application et Organismes nationaux chargés de l'application (articles 25 à 28) et Dispositions finales (articles 29 et 30).

La protection juridique des passagers passe notamment par un effort de transparence⁽⁶²⁾: règles minimales d'information sur le voyage tout au long de ce dernier (article 22), information générale sur les droits des passagers (article 23), information sur l'organisme national indépendant chargé de l'application du Règlement (articles 23.3., 25, 26 et 27).

Les transporteurs et les exploitants de terminaux doivent aussi mettre en place un dispositif de gestion des plaintes accessible aux passagers (article 24).

Des sanctions sont également prévues en cas de violation des dispositions du Règlement (article 28).

L'article 29 du Règlement est aussi un article important. Il est rédigé comme suit: "La COMMISSION fait rapport au PARLEMENT EUROPEEN et au CONSEIL sur le fonctionnement et les effets du présent Règlement, au plus tard le 19 décembre 2015. Le rapport est assorti, le cas échéant, de

⁽⁶¹⁾ C.J.U.E. 12 mai 2011 (EGLITIS et crts c. LATVIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS MINISTRIJA, en présence de AIR BALTIC CORPORATION AS), C-294/10, European Transport Law-2011, p. 403.

⁽⁶²⁾ Voir, sur les dispositions non examinées dans le texte, L. GRARD, "Consécration par l'Union européenne de nouveaux droits pour les passagers maritime et fluvial", Revue de droit des transports 2011, comm. 23, pp. 23 et 24.

propositions législatives destinées à mettre en œuvre de manière plus détaillée les dispositions du présent Règlement ou à le modifier".

Quant à l'article 30 du Règlement, il modifie le Règlement (CE) n° 2006/2004 du PARLEMENT EUROPEEN et du CONSEIL du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs ("Règlement relatif à la coopération en matière de protection des consommateurs").

Section 6. - Conclusion.

Monsieur le Premier Président,
Mesdames, Messieurs,

38. Disparu il y a, cette année, un siècle, dans la nuit du 14 avril 1912 au 15 avril 1912, le TITANIC eut certains cœurs vaillants qui pensèrent aux autres même si on cherche encore aujourd'hui à lever les derniers mystères du drame, en ce compris sur les décisions du Commandant SMITH. Ils furent 2.200 à embarquer en Angleterre pour ce qui s'annonçait comme une traversée fantastique. Le progrès est parfois traître; ils ne furent que 700 rescapés⁽⁶³⁾.

Le 13 janvier de cette année 2012, le COSTA CONCORDIA, avec 4.229 personnes à bord, a heurté un rocher près de l'île de GIGLIO, faisant des morts.

Les sociétés de ferries et de bateaux de croisière protègent-elles les passagers maritimes et fluviaux?

Il est évidemment exclu que je puisse répondre à cette question mais ce qui est certain, c'est que l'UNION EUROPEENNE met beaucoup en œuvre pour qu'il en soit ainsi, cette EUROPE parfois tant décriée sur le plan social mais à laquelle, sur ce plan, on ne peut en tout cas pas faire de reproche dans l'adoption du Règlement (UE) n° 1177/2010, spécialement en ce qui concerne les passagers maritimes et fluviaux handicapés et à mobilité réduite. Le rôle de l'UNION EUROPEENNE est, selon moi, fondamental.

⁽⁶³⁾ Voir le commentaire de B. MEEUS introduisant l'émission T.V. "TITANIC, la véritable histoire", sur LA UNE, 8 avril 2012.

Le 25 janvier 2012, dans son Message d'introduction au Concert de Nouvel an organisé par l'Ambassade de la République slovaque en Belgique, Monsieur Maros SEFCOVIC, Vice-président de la COMMISSION EUROPEENNE disait: "En dépit de tensions nationales et internationales croissantes, nous, en tant qu'EUROPE unie, avons tenu bon et réussi à débattre des difficultés rencontrées de manière ouverte, transparente et constructive. Dans la conjoncture actuelle, il importe de ne pas perdre confiance et de rester positifs quant à nos actions et aux mesures adoptées qui, j'en suis certain, mèneront à terme à des solutions favorables".

*

* *

La Cour et le Barreau de cassation n'ont pas de décès à regretter cette année.

Permettez-moi dès lors d'en profiter pour remercier toutes celles et tous ceux dont la fidèle amitié nous procure la joie de souvent les rencontrer aux audiences solennelles de rentrée.

Vous me pardonnerez à cet égard de mettre en exergue, à titre plus personnel, la fidèle présence de Monsieur Pieter DE CREM, Ministre de la Défense.

Cela étant, continuons, tous unis, à exercer nos missions respectives avec la même détermination.

Pour le Roi, je requiers qu'il plaise à la Cour poursuivre ses travaux au cours de l'année judiciaire qui commence.

Sommaire

N°s

Section 1. - Le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004: objectif.....	1
§ 1. - Améliorer le caractère attractif du transport maritime et fluvial de passagers et la confiance en ce mode de transport....	1
§ 2. - <i>L'échelle de temps de la construction de l'Union européenne en matière de droits des passagers dans le domaine des transports.</i>	3
§ 3. - <i>La responsabilité du transporteur par mer de passagers.</i> ..	4
§ 4. - <i>Le contexte et les principes du Règlement (UE) n° 1177/2010.</i>	9
Section 2. - Les Dispositions générales du Règlement (UE) n° 1177/2010.....	12
§ 1. - <i>Objet du Règlement.</i>	12
§ 2. - <i>Champ d'application du Règlement.</i>	13
§ 3. - <i>Définitions données par le Règlement.</i>	17
§ 4. - <i>Billets et conditions contractuelles non discriminatoires.</i>	19
§ 5. - <i>La disposition générale visant les Autres parties exécutantes.</i>	20
§ 6. - <i>La règle fondamentale de l'Exclusion de la renonciation.</i> ..	21
Section 3. - Le Règlement (UE) n° 1177/2010 et les Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.....	22
§ 1. - <i>Le contenu du Chapitre II du Règlement.</i>	22
§ 2. - <i>Le Droit au transport, sauf Exceptions.</i>	23
§ 3. - <i>Le Droit à une assistance gratuite dans les ports et à bord des navires.</i>	24
§ 4. - <i>Le Droit à une indemnisation en cas de perte ou de détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique.</i>	25
Section 4. - Le Règlement (UE) n° 1177/2010 et les Obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage.....	26
§ 1. - <i>Le contenu du Chapitre III du Règlement.</i>	26
§ 2. - <i>La situation en cas de départs annulés ou retardés.</i>	27
§ 3. - <i>La situation en cas de retard à l'arrivée.</i>	31
§ 4. - <i>L'application du droit commun.</i>	34
§ 5. - <i>Les enseignements qui peuvent éventuellement être tirés du transport par air.</i>	35
Section 5. - Les autres dispositions du Règlement (UE) n° 1177/2010.....	37
Section 6. - Conclusion.....	38