

**NON CLASSÉ**

COMPTE-RENDU DU COLLOQUE « RISQUES ET VOYAGES », M. K. Kadiri

Posted by CERDACCJAC on 28 juin 2024

Mustapha Kamel KADIRI

Doctorant en droit à l'Université Haute-Alsace

Membre du CERDACC (UR 3992)

COMPTE-RENDU DU COLLOQUE « RISQUES ET VOYAGES » Mulhouse, La Fonderie, 16 mai 2024 [Le programme](#)

Le colloque « Risques et voyages » s'est tenu le 16 mai 2024 à Mulhouse, sous la direction scientifique de Madame Marie-France STEINLÉ-FEUEBACH (professeur émérite et membre du CERDACC) et de Éric DESFOUGERES (Maître de conférences HDR à l'Université de Haute-Alsace, membre du CERDACC). Il a réuni des experts, des universitaires et des praticiens, notamment des avocats spécialisés autour de la problématique de la sécurité des voyageurs à l'aune des avancées technologiques, couplées aux mutations

M. Olivier BECHT, ancien Ministre délégué chargé du Commerce extérieur, de l'attractivité et des français à l'étranger, Professeur à l'Université de Haute Alsace (membre du CERDACC), nous fait l'honneur de prononcer les propos d'ouverture. Il a saisi cette opportunité pour présenter le nomadisme moderne et les risques inhérents aux voyages, faisant écho à l'ouvrage de Jacques ATTALI « *L'homme nomade* » qui souligne la « *magie* » ressentie par ceux qui partent à l'aventure. Ces français nomades sont exposés à une multitude de risques, allant des simples problèmes de santé, aux crises sanitaires mondiales en passant par les conflits géopolitiques et les événements climatiques. Il insiste sur le fait que notre pays est, selon lui, celui qui protège le mieux ses ressortissants : français de l'étranger ou français à l'étranger.



Mme le Professeur émérite Marie France STEINLÉ-FEUEBACH est remontée jusqu'au tragique accident aérien du Mont Sainte-Odile, le 20 janvier 1992, qui est à l'origine de la création officielle du CERDACC en 1995, sur une idée de Claude LIENHARD, déjà auteur d'un article « *Pour un droit des catastrophes* », paru au *Recueil Dalloz* la même année. Fait remarquable, dès le 25 janvier 1993, soit cinq jours après la tragédie, le groupe *Air France*

de l'accident et des responsabilités. Cette démarche inédite, déconnectant l'indemnisation de la recherche des responsabilités, constituait une véritable révolution, préfigurant ce qui allait suivre dans le traitement des catastrophes aériennes, mais aussi d'autres domaines de transport. Elle ne manquait pas de souligner les liens tissés dès le départ avec la Société Française de Droit Aérien et Spatial (SFDAS), partenaire de l'évènement du jour.

Lors de sa présentation, M. Éric DESFOUGERES resitue l'importance de ce colloque, qui s'inscrit dans un contexte riche en anniversaires marquants pour le droit des transports : célébration du centenaire de la Convention de Bruxelles 1924 sur le transport par mer, du cinquantième de la Convention d'Athènes de 1974 sur les passagers maritimes et leurs bagages, des 20 ans du Règlement européen sur la protection des droits des passagers aériens. L'année prochaine vont s'y ajouter celui du cinquantième de l'Université de Haute Alsace et des 30 ans du CERDACC. Le CERDACC est, comme aujourd'hui, capable de réunir des participants à distance et en présentiel, venant de toute la France, sur des thématiques variées, illustrant la richesse des échanges.

La première table ronde de la matinée s'est déroulée sous la présidence du Professeur émérite Marie France STEINLÉ-FEUERBACH.



M. Xavier DELPECH, Professeur associé à Lyon III, Président de la Société Française du Droit Aérien et Spatial (SFDAS), présente la responsabilité civile liée aux voyages. Il fait d'emblée remarquer que le vocable « voyage », contrairement à celui de « transport », n'appartient pas à la sphère juridique. Il évoque la distinction entre ces deux notions : le transport implique un déplacement par un tiers avec un engin, tandis qu'un voyage peut se faire par ses propres moyens. Le premier a donné naissance au droit des transports, dont le droit aérien. Ne souhaitant pas traiter du droit commun de la responsabilité liée au voyage, l'intervenant fait alors le choix d'évoquer la responsabilité civile liée à un voyage opéré dans le cadre d'un transport, plus précisément le transport aérien qui présente une originalité marquée. Le Professeur DELPECH indique que le régime de responsabilité dans le transport aérien oscille entre une originalité de présomption de faute et un classicisme sur le lien de causalité et que la responsabilité renforcée du transporteur est contrebalancée par une limitation de responsabilité. Ces deux notions de responsabilité renforcée et de limitation sont, selon lui, indissociables et confèrent une cohérence au régime, participant même au modèle économique des entreprises du transport.

responsabilité pénale lors d'accidents collectifs liés aux voyages. Elle rappelle que lorsqu'un accident impliquant un transport collectif (bateau, avion, etc.) se produit, on parle alors d'un « accident collectif ». Ce terme « accident collectif » est particulièrement utilisé en droit pénal et figure dans le Code de procédure pénale, qui est la seule matière à l'employer. Un accident collectif se caractérise par des circonstances soudaines et imprévisibles et des conséquences graves (des victimes et des dommages) qui soulèvent plusieurs questions juridiques complexes, notamment en matière de qualification des faits, d'établissement des liens de causalité souvent enchevêtrés, d'identification des auteurs et de la pluralité des victimes. En cas d'accident collectif survenant à l'étranger impliquant des victimes françaises, la compétence internationale des juridictions françaises peut être retenue. Mme LACROIX fait par ailleurs remarquer que suivant les dispositions de l'article 113-8 du Code pénal désormais la plainte ou la dénonciation ne sont pas obligatoires dans le cas de poursuite pénale au sens de l'article 113-7. En conclusion, les accidents collectifs, en raison de leur nature particulière, soulèvent des enjeux juridiques complexes nécessitant une qualification ou de protection des droits des victimes.

Le Professeur Gaël PIETTE, Université de Bordeaux, Responsable du Master droit des transports, Directeur-adjoint du Centre de Recherche et de documentation Européennes et Internationales (CRDEI), parle des causes exonératoires du transporteur. Il souligne que ces causes permettent au transporteur d'échapper à sa responsabilité en cas de dommages aux passagers ou aux bagages. L'étude de ces causes implique d'examiner trois régimes juridiques (droit interne français, droit de l'UE et droit international) pour cinq modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, aérien et maritime). Malgré les apparences, cette étude n'est pas évidente en raison de la diversité considérable entre les modes de transport et du fait que certaines causes exonératoires semblent proches mais différentes en réalité. L'intervenant souligne la diversité évidente entre les modes de transport, considérée

de préserver cette richesse, tout en garantissant une protection adéquate aux différentes parties prenantes. Donc, finalement le Professeur PIETTE conclut que la diversité des causes exonératoires du transporteur constitue une richesse du droit des transports et que pour respecter cette diversité, il convient de ne pas être tenté d'uniformiser ces causes de manière excessive, au risque de perdre la complexité et la spécificité de chaque situation.

La deuxième table ronde s'est déroulée sous la présidence de Madeleine LOBE LOBAS, Maître de conférences HDR, Université de Haute-Alsace (CERDACC).



M. Éric DESFOUGERES présente un rapport sur les compétences territoriales en cas d'imprévus lors de voyage à l'étranger. D'après lui, les voyageurs cherchent à saisir les juridictions nationales en cas d'accident ou d'incident subis à l'étranger, car attirés par un système judiciaire familial et des indemnisations souvent plus avantageuses. Ce phénomène d'attractivité des tribunaux français découle de dispositions expresses désignant plusieurs *for*s compétents selon le transporteur, le lieu du contrat ou la destination. Ce cadre juridique favorable est néanmoins parfois remis en cause par certains juges anglo-saxons, arguant de l'exception de « *Forum non-conveniens* » permettant de voir désigner la juridiction la plus appropriée et la présence d'autres

de compétence fixées par les conventions, déclarant irrecevables les appels en garantie des constructeurs devant les juridictions françaises.

Maître Laurent CHASSOT, Docteur en droit, Avocat spécialisé en droit aérien, associé du Cabinet GBF Avocats : Zurich et Genève, traite de la question du *Forum shopping*. Il revient sur la question du « *Forum Shopping* », et parle plus précisément de la compétence *ratione-loci* à l'épreuve du contentieux – dynamique et limites du *forum shopping*. C'est un concept qui peut être compris de deux manières opposées : soit comme un choix légitime d'une option ouverte par les textes, soit avec une connotation péjorative de vénalité ou d'opportunisme. La multiplicité des compétences offertes par les textes internationaux, notamment la Convention de Montréal, favorise les pratiques de *forum shopping*. Non contents des multiples options offertes par les instruments de droit des transports, les demandeurs s'ingénient, par divers procédés, à élargir encore ce choix. Face à ces tactiques, les compagnies aériennes tentent de prévenir ce phénomène, avec des moyens limités. La jurisprudence de la CJUE a apporté une limite à la primauté des conventions antérieures sur le Règlement, ouvrant de nouvelles perspectives dans ce contentieux dynamique et complexe.

La troisième table ronde s'est déroulée sous la présidence du Professeur Régine BATTISTON, (Université Haute Alsace, Directrice Institut de Recherche en Langue et Littérature Européenne – ILLE).



M. Pascal DUPONT, Docteur en droit, Secrétaire général de la SFDAS, membre de l'Académie de l'air et de l'Espace, présente l'interprétation du règlement européen par la CJUE en matière de retard aérien. Il aborde l'interprétation du règlement UE n°261/2004 du 11 février 2004 par la CJUE en matière de retard aérien, qualifié de « risque temporel ». Une obligation particulière pèse sur le transporteur aérien : la ponctualité qui désigne une obligation de moyens. Le transporteur peut s'exonérer de cette responsabilité s'il prouve qu'il a pris les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou que les prendre était impossible. Après le développement de la jurisprudence de la CJUE, le Parlement européen et le Conseil ont élaboré en 2013 une proposition de règlement modifiant les règlements n° 261/2004 et 2027/97. Cette proposition introduit le droit à une indemnisation en cas de retard important, en relevant de 3 à 5 heures le seuil de déclenchement des mesures mises à la charge des compagnies. Que faut-il retenir de la notion de retard dans le règlement 261/2004 ? Avant tout un important contentieux. Ensuite, un regret puisque la proposition de révision du règlement n'a toujours pas été adoptée. Un souhait, enfin, celui que le droit européen de l'aviation civile qui a connu un développement normatif sans précédent, puisse tenir compte davantage des contraintes qui pèsent sur l'entrepreneur de transport aérien.



Maître Valérie AUGROS, Avocate à la Cour, intervenant en Droit du tourisme et Droit aérien, pose ensuite un regard professionnel sur les procédures d'indemnisation en cas de retards aériens. Elle rappelle que, face aux retards fréquents dans le transport aérien, la jurisprudence européenne a étendu avec l'arrêt « *Sturgeon* », la protection des passagers issue du Règlement n°261/2004. Ainsi en cas de retard supérieur à 3 heures, une indemnisation forfaitaire est immédiatement due. Il revient aux juridictions nationales de mettre en application la jurisprudence européenne sur les retards aériens. Maître AUGROS souligne par ailleurs que la sécurité dans le transport aérien est une priorité absolue qui doit primer sur la ponctualité, comme l'avait rappelé la CJUE dans l'affaire « *Peskova* » (CJUE, 4 mai 2017, C-315/15).

Le Professeur Loïc GRARD, Université de Bordeaux, expose une comparaison entre les modalités d'indemnisation des retards dans les différents modes de transport. Il estime que comparer les modalités d'indemnisation des retards en fonction des modes de transport fait inévitablement apparaître des solutions propres à chacun, car le rapport à la ponctualité n'est pas le même selon le marché de la mobilité pris en considération. La question de l'indemnisation, quel que soit le mode de transport, se dédouble entre la réparation des dommages sur la base de la responsabilité contractuelle et la compensation du désagrément sur une base forfaitaire et réglementaire. Le passager aérien bénéficie d'une indemnisation standard et forfaitaire, sur la

socié compensatoire commun minimal calculé en pourcentage du prix du billet et sur la base d'une méthode de calcul *ad hoc* en cas de retards répétés touchant les abonnés. Pour le transport roulant, l'harmonisation est incomplète : minimale pour le ferroviaire distinguant retard effectif et prévisible, et subsidiaire pour la route ; domaine où l'emprise du droit de l'Union est moindre. En matière de retard important, le législateur ne saurait rester inactif mais doit s'inscrire dans une approche pragmatique pour, dans le double respect d'un niveau de sécurité optimal et d'une saine concurrence, protéger effectivement le « transporté » face au « transporteur ».



La quatrième table ronde s'est déroulée sous la présidence de Silvain VERNAZ, Maître de conférences, Université Haute-Alsace (CERDACC).



Maître Emmanuelle LLOP, Avocate à la Cour, expert en Droit du tourisme, aérien et loisirs, intervient sur l'articulation des responsabilités agences de voyages/transporteurs. Elle souhaite partager son expérience professionnelle par rapport aux contraintes auxquelles sont confrontées en matière de responsabilité les agences de voyages et les opérateurs, notamment en cas de litiges dus aux retards et annulations aériens. Elle souligne les défis d'articuler le Code du tourisme avec le Règlement UE n°261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens. Maître LLOP indique qu'en matière d'indemnisation, le Règlement n°261/2004 et le Code du tourisme semblent difficilement conciliables et qu'une réflexion pour une harmonisation de ces deux textes est nécessaire.

M. Marouane RHARTAOUI, Doctorant à l'université de Haute Alsace (CERDACC), traite du droit de la consommation et des voyageurs. En cas d'accident, le Code de la consommation protège mieux que le Code civil le consommateur contre les clauses abusives, notamment les clauses limitatives de responsabilité des transporteurs. Le droit de la consommation de l'UE, visant un niveau élevé de protection, pourrait s'appliquer pour écarter ces clauses au profit du voyageur-consommateur, mais son application dépendra de l'interprétation qu'adoptera la Cour de cassation au sujet de la hiérarchie des normes européennes. La question centrale est de savoir si la directive

obligations des voyageurs ferroviaires. Un revirement de la Cour de cassation, appliquant le niveau de protection élevé requis par les traités primordiaux, est envisageable pour mieux protéger le voyageur-consommateur.

Il revient enfin à M. Jérémy HEYMANN, Professeur à l'Université Jean Moulin Lyon III, Président du Centre de Recherche en droit international Privé (CREDIP) de présenter un rapport de synthèse des différentes interventions sur le thème des « *Risques et Voyages* ». Il rappelle les nombreuses références littéraires les ayant communément parsemées. Il fournit une réflexion approfondie sur la complexité du sujet, soulignant que sa dimension historique, académique et politique requiert une approche pluridisciplinaire. Tout en saluant les organisateurs, il critique subtilement certains aspects comme la surreprésentation du thème aérien. Dans un style riche et imagé, parsemé de métaphores, conférant une dimension artistique à son propos, il met en lumière la question centrale du tourisme de masse standardisé, rendu possible par la forfaitisation, opposé au voyage sur mesure, analysant les implications juridiques et de protection des consommateurs de voyage. Remettant en cause le cadre juridique actuel inadapté, il souligne que le droit civil et pénal trop rigides ne correspondent pas aux besoins d'un secteur réglementant une masse. Il aborde les nouvelles formes de voyages brouillant les frontières des acteurs et nécessitant une réflexion sur le statut juridique des voyageurs-consommateurs. Enfin, il propose une formation novatrice aux risques et enjeux des voyages par le CERDACC pour mieux préparer les voyageurs.



La version intégrale des interventions sera prochainement publiée sous l'égide du CERDACC et un compte rendu plus long dans le prochain numéro de RISEO.



CERDACCJAC

READ NEXT →

■ EDITO : LES VICTIMES CIVILES
TOUJOURS ET ENCORE !, C. Lienhard

■ CHRONIQUE DU DOMMAGE
CORPOREL, DU DROIT DES VICTIMES
ET VICTIMOLOGIE, C. Lienhard et C.
Szwarc

■ LA LOI "INDUSTRIE VERTE" ET LES
PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES
DIFFICULTÉS DES ENTREPRISES, B.
Rolland

■ RECHERCHE DE LA RESPONSABILITÉ
APPLICABLE EN CAS D'INCENDIE LIÉ À
L'INSTALLATION D'UN INSERT DANS
UNE CHEMINÉE, I. Corpart

■ METALEUROP : LE RETOUR !, B.
Rolland

■ COMPTE-RENDU DU COLLOQUE
« RISQUES ET VOYAGES », M. K. Kadiri

■ BREVES, N. Arbousset

■ VEILLE DES PUBLICATIONS
JURIDIQUES SUR LE RISQUE, E.
Desfougères

■ LU POUR VOUS

■ LES INCERTITUDES DE LA
PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE. QUELS
RISQUES ? QUELLES OPPORTUNITÉS ?
Sous la dir. D. Piatek, 2024, LexisNexis,
collection du CEIPI

Mulhouse (et à distance), 16 mai 2024

RENDEZ-VOUS DU RISQUE
“ENVIRONNEMENT, ÉTHIQUE, CARE”,
Mulhouse, 20 mars 2024

LES CONFÉRENCES JURIDIQUES DE
LA FONDERIE “RISQUES ET
PRESCRIPTION DE L’ACTION
PUBLIQUE”, Mulhouse, 23 février 2024

CYCLE DE CONFÉRENCES “QUEL
AVENIR POUR LE DROIT DE LA
RESPONSABILITÉ ?” 2024

COLLOQUE “REGARDS CROISÉS SUR
LA RÉPARATION DU PRÉJUDICE
CORPOREL”, Créteil, 8 mars 2024

COLLOQUE ANNIVERSAIRE DES 40
ANS DE FRANCE VICTIMES 34
“ACCOMPAGNEMENT DES MINEURS
VICTIMES, ENJEUX ET PERSPECTIVES”, 3
juin 2024, Montpellier

JOURNÉE D’ÉTUDES “PROJET
MORTEL”, 5/6 juin 2024, Marne-La -Vallée

JOURNÉE SCIENTIFIQUE DE
L’ALFEST “REVES ET CAUCHEMARS : LES
NUITS DU TRAUMA”, Paris, 10 décembre
2024

mai 2024

avril 2024

mars 2024

février 2024

janvier 2024

décembre 2023

novembre 2023

octobre 2023

septembre 2023

juin 2023

mai 2023

avril 2023

mars 2023

février 2023

janvier 2023

décembre 2022


novembre 2022

octobre 2022

septembre 2022


juin 2022


mai 2022


 mars 2022


 février 2022


 janvier 2022

 décembre 2021


 novembre 2021


 octobre 2021

 septembre 2021


 août 2021

 juillet 2021

 juin 2021


 mai 2021


 avril 2021

 mars 2021


 février 2021

 janvier 2021


 décembre 2020

 novembre 2020

 octobre 2020

 septembre 2020

 août 2020

 juin 2020

📅 avril 2020

📅 mars 2020

📅 février 2020

📅 janvier 2020

📅 décembre 2019

📅 novembre 2019

📅 octobre 2019

📅 septembre 2019

📅 juillet 2019

📅 juin 2019

📅 mai 2019

📅 avril 2019

📅 mars 2019

📅 février 2019

📅 janvier 2019

📅 décembre 2018

📅 novembre 2018

📅 octobre 2018

📅 septembre 2018

📅 août 2018

📅 juillet 2018

☐ mai 2018

☐ avril 2018

☐ mars 2018

☐ février 2018

☐ janvier 2018

☐ décembre 2017

☐ novembre 2017

☐ octobre 2017

☐ septembre 2017

☐ août 2017

☐ juin 2017

☐ mai 2017

☐ avril 2017

☐ mars 2017

abonner à ce blog et recevoir une notification de chaque nouvel article par email.

Rejoignez les 167 autres abonnés

ABONNEZ-VOUS



© 2024 LE JOURNAL DES ACCIDENTS ET DES CATASTROPHES

THEME BY ANDERS NORÉN