ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

4 juin 2026 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transport – Règlement (CE) no 392/2009 – Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident – Article 2 – Champ d'application – Article 3 – Responsabilité et assurance – Article 7 – Information des passagers – Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages – Article 3 – Responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager – Articles 6 et 7 – Limites de responsabilité – Directive 90/314/CEE – Voyages, vacances et circuits à forfait – Article 5 – Responsabilité de l'organisateur de voyages concernant la bonne exécution du forfait – Croisière – Dommage corporel subi par un voyageur à bord du navire – Limites au dédommagement conformément aux conventions internationales »

Dans l'affaire C-629/24,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par la Cour de cassation (France), par décision du 15 mai 2024, parvenue à la Cour le 25 septembre 2024, dans les procédures

MH

contre

Costa Crociere SpA,

Axyme Selàrl, en qualité de liquidateur judiciaire de la société Blue Passion,

Generali IARD SA, en qualité d'assureur de la société Blue Passion,

Hiscox Insurance Company Ltd,

Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) de Paris,

et

Costa Crociere SpA,

contre

DI,

DM, en son nom personnel et en qualité d'héritier de DI,

Croisière Club SAS,

Hiscox Insurance Company Ltd,

Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) du Puy-De-Dôme,

Hiscox SA, en qualité d'assureur de responsabilité civile professionnelle de Croisière Club SAS,

WT, en qualité d'héritier de DI,

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M^{me} M. L. Arastey Sahún, présidente de chambre, MM. J. Passer, E. Regan, D. Gratsias et B. Smulders (rapporteur), juges,

avocat général : M. R. Norkus,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour MH, par M^e N. Boullez, avocat,

– pour Costa Crociere SpA, par M^e G. Valdelièvre, avocat,

– pour Hiscox Insurance Company Ltd, par M^e G. Thouvenin, avocat,

– pour DM, en son nom personnel et en qualité d'héritier de DI, et pour WT, en qualité d'héritier de DI, par M^e F. Rocheteau, avocat,

– pour Croisière Club SAS et Hiscox SA, en qualité d'assureur de responsabilité civile professionnelle de Croisière Club SAS, par M^e D. Le Prado, avocat,

– pour le gouvernement français, par M. B. Herbaut et M^me B. Travard, en qualité d'agents,

– pour la Commission européenne, par M^me S. Delaude, M. M. Noll–Ehlers et M^me N. Yerrell, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 4 septembre 2025,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 2, de l'article 3, paragraphe 1, et de l'article 7, premier alinéa, du règlement (CE) n^o 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 (JO 2009, L 131, p. 24), lorsqu'un transporteur maritime effectue une croisière qui constitue un voyage à forfait, au sens de la directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO 1990, L 158, p. 59).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre de deux litiges opposant respectivement, d'une part, MH à Costa Crociere SpA, à Axyme Selàrl, en qualité de liquidateur judiciaire de la société Blue Passion, à Generali IARD SA, en qualité d'assureur de la société Blue Passion, à Hiscox Insurance Company Ltd ainsi qu'à la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) de Paris (ci-après l'« affaire MH ») et, d'autre part, Costa Crociere à DI, à DM, en son nom personnel et en qualité d'héritier de DI, à Croisière Club SAS, à Hiscox Insurance Company Ltd, à la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) du Puy-De-Dôme, à Hiscox SA, en qualité d'assureur de responsabilité civile professionnelle de Croisière Club SAS et à WT (ci-après l'« affaire Costa Crociere »), à la suite de dommages corporels causés à MH et à DI au cours de croisières effectuées sur un navire opéré par Costa Crociere et qui leur ont été vendues comme des voyages à forfait par les agences de voyages Blue Passion et Croisière Club.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

Le règlement n^o 392/2009

3 L'article 1er du règlement no 392/2009, intitulé « Objet », prévoit :

« 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 ; [...]

[...] »

4 Aux termes de l'article 2 de ce règlement, intitulé « Champ d'application » :

« Le présent règlement s'applique à tout transport international au sens de l'article 1er, point 9, de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE [du Conseil, du 17 mars 1998, établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO 1998, L 144, p. 1)] lorsque :

a) le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci ;

b) le contrat de transport a été conclu dans un État membre ; ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

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

5 L'article 3 dudit règlement, intitulé « Responsabilité et assurance », prévoit, à son paragraphe 1 :

« 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 1er et 1 bis, 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'[Organisation maritime internationale (OMI)], dont le texte figure à l'annexe II. »

6 L'article 7 du même règlement, intitulé « Information des passagers », dispose :

« Sans préjudice des obligations des voyagistes spécifiées dans la directive [90/314], 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 État 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 État 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 [européenne] et rendu public. »

7 L'article 12 du règlement no 392/2009, intitulé « Entrée en vigueur », prévoit :

« Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre. »

8 L'annexe I de ce règlement, relative aux dispositions de la convention d'Athènes qui sont pertinentes pour l'application dudit règlement (ci-après l'« annexe I »), comporte l'article 1er de celle-ci, intitulé « Définitions », qui prévoit :

« Dans la présente convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

1) a) "transporteur" désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué ;

b) "transporteur substitué" désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport ; et

c) "transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport" désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport ;

2) "contrat de transport" signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages ;

[...]

8) "transport" concerne les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire ;

[...]

9) "transport international" signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État ;

[...] »

9 L'article 3 de l'annexe I, intitulé « Responsabilité du transporteur », dispose :

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

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

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

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

2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

[...]

5. Aux fins du présent article :

a) "événement maritime" désigne 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 ;

b) "faute ou négligence du transporteur" comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions ;

c) "défaut du navire" désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage ; et

d) le "préjudice" exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

[...] »

10 L'article 6 de l'annexe I, intitulé « Faute du passager », prévoit :

« Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur. »

11 L'article 7 de l'annexe I, intitulé « Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles », dispose, à son paragraphe 1 :

« La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. »

12 L'article 9 de l'annexe I, intitulé « Unité de compte et conversion », est libellé comme suit :

« 1. L'unité de compte mentionnée dans la présente convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette

monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État partie.

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65,5 mg d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats. »

13 Aux termes de l'article 13 de l'annexe I, intitulé « Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité » :

« 1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. »

14 L'article 14 de l'annexe I, intitulé « Fondement des actions », prévoit :

« Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente convention. »

Le règlement (UE) n^{o} 1177/2010

15 L'article 3 du règlement (UE) n^{o} 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^{o} 2006/2004 (JO 2010, L 334, p. 1), prévoit :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

t) "croisière", 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 ;

[...] »

La directive 90/314

16 Le dix-neuvième considérant de la directive 90/314 énonçait :

« considérant 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 [...] 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 ».

17 L'article 1er de cette directive prévoyait :

« La présente directive a pour objet de rapprocher les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres concernant les voyages à forfait, les vacances et circuits à forfait, vendus ou offerts à la vente sur le territoire de la Communauté. »

18 L'article 2 de ladite directive disposait :

« 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.

[...] »

19 Aux termes de l'article 5 de la même directive :

« 1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'organisateur et/ou le détaillant partie au contrat soient responsables à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant de ce contrat, que ces obligations soient à exécuter par eux-mêmes ou par d'autres prestataires de services et ceci sans préjudice du droit de l'organisateur et/ou du détaillant d'agir contre ces autres prestataires de services.

2. En ce qui concerne les dommages qui résultent pour le consommateur de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'organisateur et/ou le détaillant soient responsables, à moins que cette inexécution ou mauvaise exécution ne soit imputable ni à leur faute ni à celle d'un autre prestataire de services parce que :

– les manquements constatés dans l'exécution du contrat sont imputables au consommateur,

– ces manquements sont imputables à un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, revêtant un caractère imprévisible ou insurmontable,

– ces manquements sont dus à un cas de force majeure, telle que définie à l'article 4 paragraphe 6 deuxième alinéa sous ii) ou à un événement que l'organisateur et/ou le détaillant ou le prestataire, avec toute la diligence nécessaire, ne pouvaient pas prévoir ou surmonter.

Dans les cas visés au premier alinéa deuxième et troisième tirets, l'organisateur et/ou le détaillant partie au contrat sont tenus de faire diligence pour venir en aide au consommateur en difficulté.

En ce qui concerne les dommages résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des prestations faisant l'objet du forfait, les États membres peuvent admettre que le dédommagement soit limité conformément aux conventions internationales qui régissent ces prestations.

En ce qui concerne les dommages autres que corporels résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des prestations faisant l'objet du forfait, les États membres peuvent admettre que le dédommagement soit limité en vertu du contrat. Cette limitation ne doit pas être déraisonnable.

3. Sans préjudice du paragraphe 2 quatrième alinéa, il ne peut être dérogé par clause contractuelle aux paragraphes 1 et 2.

[...] »

Le droit français

20 Le code du tourisme transpose dans le droit français la directive 90/314. L'article L. 211-1 de ce code, dans sa version applicable aux litiges au principal (ci-après le « code du tourisme »), prévoit :

« I.- Le présent chapitre s'applique aux personnes physiques ou morales qui se livrent ou apportent leur concours, quelles que soient les modalités de leur rémunération, aux opérations consistant en l'organisation ou la vente :

a) De voyages ou de séjours individuels ou collectifs ;

b) De services pouvant être fournis à l'occasion de voyages ou de séjours, notamment la délivrance de titres de transport, la réservation de chambres dans des établissements hôteliers ou dans des locaux d'hébergement touristique et la délivrance de bons d'hébergement ou de restauration ;

[...] »

21 L'article L. 211-2 du code du tourisme dispose :

« Constitue un forfait touristique la prestation :

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

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

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

22 Aux termes de l'article L. 211-16 du code du tourisme :

« Toute personne physique ou morale qui se livre aux opérations mentionnées à l'article L. 211-1 est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci et dans la limite des dédommagements prévus par les conventions internationales.

Toutefois, elle peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure. »

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

L’affaire MH

23 Le 18 janvier 2017, MH a réservé une croisière, auprès de l’agence de voyage Blue Passion, pour un montant de 12 038 euros. Cette croisière devait relier Valparaiso (Chili) à Melbourne (Australie) et être effectuée sur un navire appartenant à Costa Crociere, pour la période comprise entre le 15 février et le 17 mars 2017. Dans la nuit du 17 au 18 février 2017, MH s’est levée de son lit sans allumer la lumière, a chuté et s’est fracturée la tête de l’humérus. À la suite de cette fracture, elle a été rapatriée en France métropolitaine pour être soignée.

24 Au mois de juillet 2017, MH a introduit un recours en responsabilité contre Blue Passion et Costa Crociere devant le tribunal de grande instance de Paris (France). Hiscox Insurance, en sa qualité d’assureur de ces sociétés, est intervenue volontairement à l’instance.

25 Par jugement du 24 octobre 2019, cette juridiction a jugé que Blue Passion et Costa Crociere étaient responsables à hauteur de 20 % des préjudices subis par MH du fait de sa chute, celle-ci étant en partie responsable de cette chute, dès lors qu’elle n’avait pas allumé la lumière avant que ne se produise l’accident. En outre, en application des articles L. 211-2 et suivants du code du tourisme, ladite juridiction a condamné Blue Passion et Costa Crociere in solidum avec Hiscox Insurance à réparer les dommages subis par MH pour un montant de 2 041,53 euros.

26 Par jugement du 22 septembre 2020, Blue Passion a été placée en liquidation judiciaire.

27 Costa Crociere a interjeté appel du jugement du 24 octobre 2019 devant la cour d’appel de Paris (France) qui, dans son arrêt du 17 novembre 2022, a jugé que MH était seule responsable de son accident faute d’avoir allumé la lumière de sa chambre avant qu’elle ne chute, de sorte que Blue Passion ne pouvait être considérée comme étant responsable d’une mauvaise exécution du contrat en application des articles L. 211-1 et suivants du code du tourisme. En outre, cette juridiction a considéré que Costa Crociere ne pouvait pas non plus être tenue responsable de cet accident en application du règlement n^{o} 392/2009 et de la convention d’Athènes dès lors qu’il n’avait pas été fait état de mouvements du navire de croisière ou de manquements de Costa Crociere qui auraient été à l’origine de la chute en cause. En conséquence, la cour d’appel de Paris a infirmé ledit jugement.

28 MH a formé un pourvoi contre cet arrêt devant la Cour de cassation (France), qui est la juridiction de renvoi, estimant que la cour d’appel de Paris avait, à tort, refusé d’appliquer les articles L. 211-2 et L. 211-16 du code du tourisme et avait, à tort, appliqué les dispositions du règlement n^{o} 392/2009 et de la convention d’Athènes.

L’affaire Costa Crociere

29 Le 11 février 2016, DM a acheté, pour son épouse DI et pour lui-même, un voyage à forfait auprès de l’agence de voyages Croisière Club pour un montant de 1 782 euros. Ce voyage consistait en une croisière dans les îles grecques au départ de Marseille (France) et comportant cinq escales, effectuée sur un navire appartenant à Costa Crociere, pour la période comprise entre le 30 mars et le 11 avril 2016.

30 Le 30 mars 2016, DI est tombée et s’est fracturée la tête humérale gauche après avoir été heurtée par une personne non identifiée alors qu’elle voulait se servir au buffet dressé sur le navire de croisière encore à quai dans le port de Marseille

31 DM et DI, qui n’ont dès lors pas participé à la croisière, ont introduit un recours en responsabilité contre Costa Crociere et Croisière Club devant le tribunal judiciaire de Nanterre (France). Hiscox Insurance, en sa qualité d’assureur de Croisière Club, est intervenue volontairement à l’instance

32 Le 22 octobre 2020, cette juridiction a jugé que la responsabilité de Costa Crociere et celle de Croisière Club étaient engagées et les a condamnées, ainsi que Hiscox Insurance, à verser diverses sommes à DI et à DM en réparation des préjudices subis. Costa Crociere, Croisière Club et Hiscox Insurance ont interjeté appel de ce jugement devant la cour d’appel de Versailles (France).

33 Par arrêt du 14 février 2023, cette juridiction a, en application des articles L. 211-1 et suivants du code du tourisme, confirmé ledit jugement.

34 Costa Crociere a formé un pourvoi contre cet arrêt devant la juridiction de renvoi, estimant que la cour d'appel de Versailles avait refusé, à tort, d'appliquer le règlement n° 392/2009 ainsi que la convention d'Athènes et l'avait jugée, à tort, responsable du préjudice subi par DM et DI en application des articles L. 211-1 et suivants du code du tourisme.

Considérations communes aux deux affaires au principal

35 La juridiction de renvoi relève que tant la cour d'appel de Paris et la cour d'appel de Versailles qu'une partie de la doctrine sont divisées sur la question de savoir si le règlement n° 392/2009 est applicable à des croisières qui présentent les caractéristiques d'un forfait touristique, au sens de la directive 90/314.

36 D'une part, la responsabilité de l'organisateur de croisières maritimes vendues sous la forme de voyages à forfait pourrait relever du régime de responsabilité mis en place par la directive 90/314. En effet, le règlement n° 392/2009 ne prévoirait pas de dérogation au régime uniforme de responsabilité de plein droit de l'organisateur ou du détaillant mis en place par cette directive. En outre, cette directive viserait à garantir une meilleure protection des consommateurs. Ce règlement ne concernerait que les contrats relatifs au seul transport maritime des passagers et la référence effectuée par l'article 7 dudit règlement à la directive 90/314 se limiterait aux seules obligations des voyagistes relatives à l'information des passagers et n'aurait en aucun cas trait au régime de responsabilité prévu par cette directive.

37 D'autre part, la responsabilité de l'organisateur de croisières maritimes vendues sous la forme de voyages à forfait pourrait relever du régime de responsabilité prévu par le règlement n° 392/2009, dès lors que l'article 14 de la convention d'Athènes, auquel renvoie l'article 3 de ce règlement, prévoirait qu'aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de cette convention, qu'aucune disposition dudit règlement n'a exclu la croisière de son champ d'application et que l'article 7 de ce même règlement fait référence à la directive 90/314.

38 Par ailleurs, selon une partie de la doctrine, il conviendrait de distinguer selon que l'accident subi par le passager qui effectue une croisière se rattache à l'opération de transport elle-même, auquel cas la responsabilité du transporteur relèverait du régime prévu par la convention d'Athènes, ou à une prestation touristique fournie à l'occasion de ce transport entrant dans le champ d'application de la directive 90/314.

39 Dans ces conditions, la Cour de cassation a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) [L'article 2, l'article 3, paragraphe 1, et l'article 7], premier alinéa, du règlement [n° 392/2009] et son annexe I doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils régissent la responsabilité d'un transporteur maritime, opérateur d'une croisière qui présente les caractéristiques d'un forfait touristique au sens de la directive [90/314] ?

2) En cas de réponse [affirmative] à la première question, ces dispositions du règlement [n° 392/2009] régissent-elles la responsabilité de cet opérateur uniquement lorsque le dommage corporel se rattache au transport par mer ? »

Sur les questions préjudicielles

40 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante, dans le cadre de la procédure de coopération entre les juridictions nationales et la Cour, instituée à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises (arrêt du 18 décembre 2025, SACD e.a., C-182/24, EU:C:2025:979, point 44 ainsi que jurisprudence citée).

41 En l'occurrence, par deux questions complémentaires, la juridiction de renvoi se demande quelles sont les règles applicables en matière de responsabilité lorsqu'un passager d'un navire de croisière subit un dommage corporel à bord de ce navire, dès lors qu'une croisière est susceptible d'être qualifiée à la fois de voyage à forfait, au sens de l'article 2, point 1, de la directive 90/314, et de transport par mer, visé à l'article 2 du règlement n° 392/2009, et que l'article 5 de cette directive et l'article 3 de ce règlement, lu ensemble avec l'annexe I de celui-ci, prévoient des régimes de responsabilité distincts.

42 Il s'ensuit qu'il y a lieu de considérer que, par ses deux questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, paragraphe 1, l'article 7, premier alinéa, et l'annexe I du règlement n° 392/2009 ainsi que l'article 5 de la directive 90/314 doivent être interprétés en ce sens que, lorsqu'une croisière présente les caractéristiques d'un forfait touristique, au sens de l'article 2, point 1, de cette directive, les actions en responsabilité relatives à un dommage corporel subi au cours du transport par mer, au sens de l'article 2 de ce règlement, par un passager se trouvant à bord du navire de croisière sont régies par le régime de responsabilité du transporteur maritime qui effectue la croisière avec ce navire, prévu par ledit règlement.

43 À cet égard, il convient de rappeler que, aux termes de l'article 1er de la directive 90/314, celle-ci a pour objet de rapprocher les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres concernant les voyages à forfait, les vacances et les circuits à forfait, vendus ou offerts à la vente sur le territoire de l'Union européenne. Ainsi qu'il ressort de l'article 2 de la directive 90/314, les contrats visés par celle-ci sont des contrats conclus entre un consommateur, d'une part, et un organisateur ou un détaillant, d'autre part, ayant pour objet un forfait consistant en la vente à un prix tout compris d'une prestation qui dépasse 24 heures ou qui inclut une nuitée, et qui combine au moins deux des trois éléments que sont le transport, le logement et d'autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait.

44 Il s'ensuit que, lorsqu'une croisière, définie par l'article 3, sous t), du règlement n° 1177/2010 comme étant un service de transport par mer ou par voie de navigation intérieure exploité exclusivement à des fins de plaisance ou de loisir, complété par un hébergement et d'autres prestations touristiques, consistant en plus de deux nuitées à bord, est vendue à un prix tout compris à un consommateur, cette vente doit être considérée comme portant sur un forfait, au sens de l'article 2, point 1, de la directive 90/314, et donc être régie par cette directive.

45 À cet égard, il y a lieu de relever que, afin de réaliser le rapprochement énoncé à son article 1er, la directive 90/314 instaure un régime contraignant de responsabilité contractuelle des organisateurs de voyages à forfait à l'égard des consommateurs ayant conclu avec ceux-ci un contrat portant sur de tels voyages. L'article 5, paragraphe 1, de la directive 90/314 prévoit ainsi que les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'organisateur et/ou le détaillant, qui sont parties à un tel contrat, soient responsables à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant de ce contrat, que ces obligations soient à exécuter par eux-mêmes ou par d'autres prestataires de services. L'article 5, paragraphe 2, premier alinéa, de cette directive dispose quant à lui que les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'organisateur et/ou le détaillant soient responsables des dommages qui résultent pour le consommateur de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat (voir, en ce sens, arrêt du 18 mars 2021, Kuoni Travel, C-578/19, EU:C:2021:213, points 34 et 35).

46 Cette responsabilité de l'organisateur et/ou du détaillant à l'égard du consommateur n'est toutefois pas illimitée.

47 En effet, en vertu de l'article 5, paragraphe 2, premier alinéa, de la directive 90/314, l'organisateur et/ou le détaillant ne sont pas responsables de manquements dans l'exécution du contrat si ceux-ci sont imputables au consommateur, sont imputables à un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, revêtant un caractère imprévisible ou insurmontable, ou sont dus à un cas de force majeure voire à un événement imprévisible ou insurmontable pour l'organisateur.

48 En outre, il ressort de l'article 5, paragraphe 2, troisième alinéa, de la directive 90/314, lu ensemble avec le dix-neuvième considérant de celle-ci, que les États membres peuvent admettre que le dédommagement du consommateur à la suite de l'inexécution ou d'une mauvaise exécution des

prestations faisant l'objet du forfait soit limité conformément aux conventions internationales qui régissent ces prestations, parmi lesquelles figure la convention d'Athènes.

49 S'agissant de cette dernière limitation au dédommagement d'un consommateur, il y a lieu de relever, en premier lieu, que celle–ci s'applique à tout « transporteur », défini à son article 1er, sous 1), comme étant une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué, à savoir une personne autre que le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport.

50 En deuxième lieu, il convient de relever que cette convention limite le dédommagement qu'un passager ou ses ayants droits peuvent demander à un transporteur aux cas de lésions corporelles ou de mort survenues au cours du transport par mer.

51 En particulier, l'article 3 de ladite convention prévoit des régimes de responsabilité du transporteur distincts selon qu'un événement maritime, qui est défini par cet article comme étant 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, est à l'origine ou non de la mort ou des lésions corporelles du passager.

52 Ainsi, en cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un tel événement maritime, l'article 3, paragraphe 1, de la même convention prévoit que le transporteur est responsable lorsque le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, qui, en vertu de l'article 9 de cette annexe I, sont les droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international (FMI). Si le préjudice subi par le passager ne dépasse pas cette limite de 250 000 unités de compte, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité uniquement en prouvant que l'événement maritime résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ou résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement. Si le préjudice subi par le passager dépasse ladite limite de 250 000 unités de compte, le transporteur reste responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement maritime est survenu sans faute ni négligence de sa part.

53 En revanche, en cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager qui ne sont pas causées par un événement maritime, l'article 3, paragraphes 2 et 5, de la convention d'Athènes prévoit que le transporteur n'est responsable que s'il est démontré, par la personne qui demande un dédommagement, que l'événement générateur de son préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

54 L'article 6 et l'article 7, paragraphe 1, de cette convention limitent par ailleurs la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles du passager, et ce indépendamment du fait que cette mort ou ces lésions soient causées ou non par un événement maritime. En effet, en vertu de cet article 6, le tribunal saisi pourra écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur si ce dernier établit que la mort ou les lésions corporelles du passager sont dues, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager. En outre, en application de cet article 7, paragraphe 1, la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles du passager est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. L'article 13, paragraphe 1, de ladite convention prévoit cependant la déchéance du bénéfice de la limite de responsabilité visée audit article 7, paragraphe 1, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

55 En troisième lieu, alors que l'article 5, paragraphe 2, troisième alinéa, de la directive 90/314 ne prévoit qu'une possibilité pour les États membres de limiter, conformément aux conventions internationales, le dédommagement du consommateur en ce qui concerne les dommages résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des prestations faisant l'objet du forfait, les limites de responsabilité du transporteur prévues par la convention d'Athènes et mentionnées aux points 48 à 54 du présent arrêt, lient tous les États membres, à tout le moins, à compter du 31 décembre 2012.

56 En effet, ainsi que le prévoit l'article 1er, paragraphe 1, du règlement no 392/2009, celui-ci établit un régime de responsabilité de l'Union applicable au transport de passagers par mer fondé sur les dispositions pertinentes de la convention d'Athènes, qui figurent à l'annexe I de ce règlement. L'article 3, paragraphe 1, de ce règlement précise, à cet égard, que ce régime de responsabilité est régi par l'article 1er, l'article 1 bis, 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 dudit règlement. Par ailleurs, l'article 12, deuxième alinéa, du règlement no 392/2009 prévoit que ce règlement est applicable, au plus tard, le 31 décembre 2012.

57 En outre, dès lors qu'un transporteur est le prestataire de services d'un organisateur d'une croisière qui a été vendue à un consommateur comme voyage à forfait, cet organisateur, qui peut être tenu responsable à l'égard du consommateur, en application de l'article 5 de la directive 90/314, de toute inexécution ou mauvaise exécution du transport par mer de ce transporteur, doit, eu égard au paragraphe 1 in fine de cet article 5 ainsi que de son paragraphe 2, troisième alinéa, lu à la lumière du dix-neuvième considérant de cette directive, également pouvoir bénéficier des limitations au dédommagement dont bénéficie le transporteur à l'égard d'un passager, qui sont prévues par la convention d'Athènes lorsqu'elle s'applique à un tel transport.

58 Il s'ensuit que, le 31 décembre 2012 au plus tard, les États membres ne disposent plus d'une possibilité de limiter librement la responsabilité de l'organisateur pour le transport par mer de passagers, compte tenu des limites de la responsabilité d'un transporteur en charge d'un tel transport prévues par la convention d'Athènes, mais sont tenus de limiter cette responsabilité de l'organisateur en conformité avec cette convention. Ainsi, les limites de la responsabilité du transporteur, telles qu'elles sont prévues par ladite convention et mentionnées aux points 48 à 54 du présent arrêt, s'appliquent au dédommagement d'un consommateur par l'organisateur, à la suite de dommages dus à l'inexécution ou à la mauvaise exécution de prestations au cours d'une croisière qui a été vendue à ce consommateur sous la forme d'un forfait.

59 Il importe toutefois de relever que cette croisière relève du champ d'application du règlement no 392/2009. À cet égard, il y a lieu de faire observer que, selon l'article 2 de ce règlement, celui-ci s'applique, notamment, à tout transport international, défini à l'article 1er, point 9, de la convention d'Athènes, comme étant tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État, lorsque le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci, le contrat de transport a été conclu dans un État membre ou, selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

60 Par ailleurs, l'article 3, paragraphe 6, de la convention d'Athènes, qui est applicable en vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement no 392/2009, prévoit que le régime de responsabilité du transporteur prévu par cette convention porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. Le transport est défini à l'article 1er, point 8, sous a), de ladite convention, également applicable en vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement no 392/2009, comme étant la période pendant laquelle le passager se trouve à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement ainsi que la période pendant laquelle celui-ci est transporté par eau du quai au navire ou vice versa, si le prix du transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur, à l'exclusion de la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou une autre installation portuaire.

61 Il s'ensuit que toute demande de dédommagement en raison du décès d'un passager ou de lésions corporelles subies par celui-ci au cours de son transport par mer relève du régime de responsabilité prévu par la convention d'Athènes. Dès lors que le transport d'un passager est défini par ladite convention comme la période pendant laquelle le passager se trouve à bord d'un navire, la détermination du régime de responsabilité applicable en cas de décès ou de lésions corporelles survenues à bord d'un navire ne peut pas dépendre de la réponse à la question de savoir si ce décès ou

ces lésions corporelles sont dus à une inexécution ou à une mauvaise exécution des services de transport plutôt qu'à une inexécution ou à une mauvaise exécution des services d'hébergement à bord ou des services de loisirs à bord. Pour toutes les inexécutions ou mauvaises exécutions des prestations à bord d'un navire de croisière, au cours du transport, ayant causé la mort ou les lésions corporelles d'un passager, l'organisateur peut invoquer à l'égard d'un passager les limitations de responsabilité prévues par la convention d'Athènes, que le transporteur peut faire valoir, sans qu'il faille faire de distinction entre les services relevant du transport, de l'hébergement à bord ou des loisirs à bord.

62 En outre, dès lors que l'article 7 du règlement n° 392/2009 prévoit que, sans préjudice des obligations des voyagistes en matière d'information spécifiées dans la directive 90/314, les passagers reçoivent du transporteur des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre de ce règlement, au moins sous la forme d'un résumé des dispositions de celui-ci, il y a lieu de considérer que les passagers d'un navire de croisière doivent être informés du régime de responsabilité applicable en cas de mort ou de lésions corporelles causées à bord de ce navire.

63 Au vu de ce qui précède, il y a lieu de relever que, lorsque, comme en l'occurrence, un consommateur, qui a acheté un forfait pour effectuer une croisière relevant de l'article 2, point 1, de la directive 90/314, est victime de lésions corporelles pendant la période au cours de laquelle il se trouve à bord du navire de croisière et estime que ces lésions sont dues à une inexécution ou à une mauvaise exécution du contrat à forfait, il a le choix d'intenter deux types d'actions en responsabilité.

64 Premièrement, conformément à l'article 5 de la directive 90/314, ce consommateur peut intenter une action en responsabilité contre l'organisateur de cette croisière afin d'obtenir un dédommagement.

65 Toutefois, l'organisateur peut opposer à une telle demande de dédommagement les limites du dédommagement du passager par le transporteur prévues aux articles 3 et 7 de la convention d'Athènes, qui lient les États membres en vertu de l'application combinée de l'article 3 du règlement n° 392/2009 et de l'article 5, paragraphe 2, troisième alinéa, de la directive 90/314, ainsi qu'exposé aux points 55 à 58 du présent arrêt, et qui, en cas de mort ou de lésions corporelles, vont au-delà des limites de l'article 5, paragraphe 2, premier alinéa, de cette directive.

66 En l'occurrence, il appartiendra dès lors à la juridiction de renvoi d'apprécier, dans les affaires « MH » et « Costa Crociere », si les lésions corporelles causées à MH et à DI à bord des navires de croisières sont dues ou non à un événement maritime, au sens de l'article 3, paragraphe 5, de la convention d'Athènes, et, dans le cas où elles ne sont pas dues à un tel événement, si MH et DI ont démontré que l'événement générateur de leur préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou des préposés de ce dernier agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

67 Deuxièmement, ledit consommateur visé au point 63 du présent arrêt peut intenter une action en responsabilité sur le fondement du règlement n° 392/2009 et de la convention d'Athènes, directement contre le transporteur ayant effectivement assuré son transport par mer, même lorsque ce dernier n'est pas l'organisateur de la croisière.

68 Dès lors que l'article 14 de la convention d'Athènes, applicable aux États membres en vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 392/2009, prévoit que toute action en responsabilité contre le transporteur en ce qui concerne, notamment, les dommages corporels ne peut être intentée autrement que sur la base de cette convention, le transporteur pourra faire valoir les limitations de sa responsabilité qui sont prévues aux articles 3 et 7 de ladite convention.

69 Pour autant qu'un passager participant à une croisière intente chacune de ces actions en responsabilité, le dédommagement obtenu à la suite de l'une de ces actions devra être pris en compte lors de l'appréciation du dédommagement demandé dans le cadre de l'autre action afin d'éviter que le passager n'obtienne, au moyen desdites actions en responsabilité, un dédommagement supérieur à celui correspondant au préjudice subi.

70 Au vu de ce qui précède, il y a lieu de répondre aux questions posées que l'article 3, paragraphe 1, l'article 7, premier alinéa, et l'annexe I du règlement n° 392/2009 ainsi que l'article 5 de la directive 90/314 doivent être interprétés en ce sens que, lorsqu'une croisière présente les

caractéristiques d'un forfait touristique, au sens de l'article 2, point 1, de cette directive, les actions en responsabilité relatives à un dommage corporel subi au cours du transport par mer, au sens de l'article 2 de ce règlement, par un passager se trouvant à bord du navire de croisière sont régies par le régime de responsabilité du transporteur maritime qui effectue la croisière avec ce navire, prévu par ledit règlement.

Sur les dépens

71 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (cinquième chambre) dit pour droit :

L'article 3, paragraphe 1, l'article 7, premier alinéa, et l'annexe I 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, ainsi que l'article 5 de la directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait,

doivent être interprétés en ce sens que :

lorsqu'une croisière présente les caractéristiques d'un forfait touristique, au sens de l'article 2, point 1, de cette directive, les actions en responsabilité relatives à un dommage corporel subi, au cours du transport par mer, au sens de l'article 2 de ce règlement, par un passager se trouvant à bord du navire de croisière sont régies par le régime de responsabilité du transporteur maritime qui effectue la croisière avec ce navire, prévu par ledit règlement.

Signatures

---

* Langue de procédure : le français.