

**Cour de cassation**

**chambre civile 1**

**Audience publique du 18 juin 2014**

**N° de pourvoi: 13-11898**

ECLI:FR:CCASS:2014:C100755

Publié au bulletin

**Rejet**

**M. Charruault (président), président**

Me Le Prado, SCP Marc Lévis, avocat(s)

## **REPUBLIQUE FRANCAISE**

### **AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

LA COUR DE CASSATION, PREMIÈRE CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Bastia, 19 décembre 2012), qu'à l'occasion d'une promenade en mer à bord d'un navire appartenant à la Société d'exploitation maritime corse (SEMC), M. X... a été victime d'une chute sur le pont avant ; que lui-même et son employeur, la société RTE EDF transport, ont assigné la SEMC et son assureur, la société Shipowner's Protection Limited, en réparation du préjudice subi ;

Attendu que la SEMC et la société Shipowner's Protection Limited font grief à l'arrêt de dire n'y avoir lieu à plafonnement de l'indemnisation revenant à la victime, de fixer la créance de la caisse primaire d'assurance maladie de Paris à la somme de 20 421,38 euros, de retenir les conclusions de l'expert, de réserver le poste « dépenses de santé futures », de les condamner in solidum à payer à M. X... la somme de 21 222 euros au titre du préjudice patrimonial et celle de 35 951,85 euros au titre du préjudice extra-patrimonial et à la société RTE EDF transport la somme de 12 512,50 euros au titre des salaires versés à la victime et celle de 5 739,48 euros au titre des charges patronales, alors, selon le moyen :

1°/ qu'aux termes de l'article L. 5421-2, alinéa 1er, du code des transports (ancien article 36 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers ; qu'aux termes de l'article L. 5421-3 du même code (ancien article 37 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), l'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a

contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L. 5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés ; qu'aux termes de l'article L. 5421-5, alinéa 1er, du même code (ancien article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), la réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée ; que selon le même texte, ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'en retenant cependant, pour imputer à la SEMC la commission d'une faute inexcusable, que le dommage subi par la victime est la conséquence d'un manquement à l'obligation de sécurité laquelle est une obligation de résultat qui doit donc être considérée comme étant l'équivalent de la faute inexcusable, quand le transporteur maritime est seulement tenu envers le passager d'une obligation de sécurité de moyens, la cour d'appel, a violé les articles L. 5421-2, alinéa 1er, et L. 5421-3 du code des transports par fausse interprétation, ensemble l'article L. 5421-5, alinéa 1er, du même code ;

2°/ qu'aux termes de l'article L. 5421-5, alinéa 1er, du code des transports (ancien article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), la réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée ; que selon le même texte, ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que, pour imputer à la SEMC la commission d'une faute inexcusable, la cour d'appel a retenu que le dommage subi par la victime est la conséquence d'un manquement à l'obligation de sécurité laquelle est une obligation de résultat qui doit donc être considérée comme étant l'équivalent de la faute inexcusable ; qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser la faute inexcusable qu'aurait commise le transporteur maritime, la cour d'appel a violé la disposition susvisée ;

3°/ qu'aux termes de l'article L. 5421-5, alinéa 1er, du code des transports (ancien article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), la réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée ; que selon le même texte, ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'à supposer que, pour imputer à la SEMC la commission d'une faute inexcusable, la cour d'appel aurait retenu qu'il résulte des témoignages qui sont circonstanciés et qui ne sont pas contredits par le transporteur, que celui-ci a manqué à son obligation de sécurité en n'alertant pas les passagers sur les conditions difficiles de la traversée, en ne demandant pas à ceux-ci de rester assis et surtout en n'interdisant pas l'accès au pont, la cour d'appel aurait encore statué, par des motifs impropres à caractériser la faute inexcusable qu'aurait commise le transporteur maritime, et donc a violé la disposition susvisée ;

Mais attendu qu'ayant retenu que la SEMC avait manqué à son obligation de sécurité en n'alertant pas les passagers sur les conditions difficiles de la traversée, en ne demandant pas à ceux-ci de rester assis et, surtout, en n'interdisant pas l'accès au pont, la cour d'appel a décidé à bon droit qu'un tel manquement, qui impliquait objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire, revêtait un caractère inexcusable ;

D'où il suit que mal fondé en sa troisième branche, le moyen est inopérant en ses autres griefs qui critiquent des motifs surabondants ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la Société d'exploitation maritime corse et la société Shipowner's Protection Limited aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande de la Société d'exploitation maritime corse et de la société Shipowner's Protection Limited et les condamne à payer à M. X... et à la société RTE EDF transport la somme globale de 3 000 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, première chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du dix-huit juin deux mille quatorze.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt.

Moyen produit par Me Le Prado, avocat aux Conseils, pour la Société d'exploitation maritime corse et la société Shipowner's Protection Limited.

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR dit n'y avoir lieu à plafonnement de l'indemnisation revenant à la victime, fixé la créance de la caisse primaire d'assurance maladie de Paris à la somme de 20.421,38 euros, retenu les conclusions de Monsieur l'expert Y..., réservé le poste « dépenses de santé futures », condamné in solidum la société SEMC et la société The Shipowner's protection limited à payer à Monsieur Michel X... la somme de 21.222 euros au titre du préjudice patrimonial et celle de 35.951,85 euros au titre du préjudice extra patrimonial, et condamné in solidum la société SEMC et la société The Shipowner's protection limited à payer à la société TRE EDF transport la somme de 12.512,50 euros au titre des salaires versés à la victime et celle de 5.739,48 euros au titre des charges patronales ;

AUX MOTIFS QUE « l'article 36 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime énonce : "le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers" ; que l'article 37 ajoute ; "l'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur s'il est établi qu'il a lui-même contrevenu

aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés" ; qu'en l'espèce, les circonstances au cours desquelles Monsieur X... a été blessé ne sont pas discutées ; qu'il est ainsi acquis que celui-ci qui se trouvait sur le pont avant de la vedette "Le Cristal" appartenant à la SEMC a été projeté à plus de deux mètres de haut en raison d'une forte houle et est retombé sur le pont en se fracturant le col du fémur droit et les troisième et quatrième orteils du pied gauche ; que Monsieur X... soutient que la SEMC a manqué à son obligation de sécurité et que la responsabilité du transporteur est engagée ; que Madame Christiane X..., épouse de la victime qui a effectué le lendemain des faits la déclaration d'accident a précisé : "Après la visite de la réserve de SCANDOLA, il a été annoncé notre retour, sans ordre de nous asseoir, sans que les portes donnant sur le pont avant soient fermées. Mon mari se trouvait sur ce pont à côté du mécanicien qui lui a dit de rester les jambes bien tendues car ça allait secouer. Il a été projeté à une hauteur de deux mètres et il est mal retombé" ; que Monsieur Tony Z..., passager du navire a quant à lui précisé : "l'incident a impliqué un passager qui a été projeté en l'air accidenté mais je crois qu'il est nécessaire de rappeler le contexte. Ma femme et moi avions l'intention d'effectuer la traversée aller- retour à la réserve naturelle de SCANDOLA le 8 août 2007. / ... / Le bateau s'est soulevé (de l'avant et de façon beaucoup plus dramatique que lors de l'incident survenu à ma femme), à travers la vitre l'eau formait comme un mur. A travers la vitre, j'ai vu le corps d'un monsieur. Il avait été manifestement projeté en l'air avant de s'écraser au sol. J'ai immédiatement pensé qu'il pouvait être mort car je savais qu'il y avait des chaises en métal. J'ai ensuite compris ce qui s'était passé et j'ai réalisé qu'il s'était passé la même chose que lorsque ma femme était tombée. Je crois que le bateau était en train de quitter une crique aux eaux tranquilles pour regagner la haute mer. Je ne peux pas dire si le bateau se dirigeait directement vers le large mais dans le cas de l'accident du monsieur, le bateau a apparemment heurté une vague de face. En m'asseyant, je me suis rappelé l'incident et j'ai réalisé qu'il n'y avait pas eu le moindre avertissement pour nous indiquer que nous retournions dans une mer houleuse, pas même au minimum une incitation à nous asseoir. Je ne sais pas si la personne à la barre du navire était inexpérimentée ou si elle essayait simplement de rattraper encore plus de temps perdu lorsque les choses ont pris un tour dramatique mais il est scandaleux et de mon point de vue on peut parler de négligence, qu'aucun avertissement n'ait été donné. Je crois que le capitaine du bateau a agi de manière irresponsable au cours de la traversée et dangereusement lorsque nous avons quitté la baie au moment de l'accident du monsieur. Le premier incident, lorsque ma femme a été projetée en arrière aurait dû mettre en alerte l'équipage et le capitaine sur les risques encourus, des avertissements auraient dû être donnés et ils auraient dû faire preuve de prudence." ; que Madame Susan Ann Z... également a relaté ce qui suit : "alors que nous étions à l'extérieur, à l'avant, le bateau a soudain viré vers une mer plus houleuse, en tanguant mon mari et un membre de l'équipage m'ont aidée à rentrer car le mouvement était si brusque qu'il m'avait donné mal au coeur. Peu de temps après, à ce moment-là j'étais vraiment très mal, le bateau a encore viré et manifestement nous avons heurté une grosse vague car il y a eu un grand bruit et plusieurs bruits sourds, j'ai cru que le bateau avait heurté un rocher. J'ai levé les yeux au ciel et vu un membre de l'équipage en train de passer la porte qui donnait sur l'avant en soulevant un passager. Il le soutenait avec les bras autour de sa poitrine et le traînait. L'homme était manifestement blessé et en état de choc. / ... / J'ai réalisé qu'il y avait beaucoup de personnes malades, des membres de l'équipage allaient chercher des sacs vomitoires et des mouchoirs dans un ballet régulier. Il y avait des jeunes enfants qui pleuraient et hurlaient. /.... / J'ai le sentiment que la compagnie a eu tort de laisser sortir les bateaux dans des conditions si difficiles, de ne pas avoir averti les passagers sur les conditions de la traversée, d'avoir agi sans prendre de précautions nécessaires durant la traversée, en ne distribuant pas les gilets de sauvetage, de ne pas avoir dit aux passagers de s'asseoir lorsque le bateau a viré pour

naviguer en mer houleuse” ; que, de ces témoignages qui sont circonstanciés et qui ne sont pas contredits par le transporteur, il résulte que celui-ci a manqué à son obligation de sécurité en n’alertant pas les passagers sur les conditions difficiles de la traversée, en ne demandant pas à ceux-ci de rester assis et surtout en n’interdisant pas l’accès au pont ; que le défaut de consignes et d’avertissements est manifestement à l’origine de l’accident dont Monsieur X... a été victime lequel n’était pas seul à se trouver sur le pont au moment du choc contrairement à ce qu’allègue la compagnie maritime ; que le témoin Z... a en effet précisé : “je peux dire avec certitude qu’il y avait cinq personnes et un membre de l’équipage à l’avant du bateau mais il y en avait peut-être plus” ; que le fait que les conditions météorologiques soient mauvaises et que les passagers se soient rendus compte immédiatement qu’ils allaient être “secoués” ne dispensait pas le transporteur d’attirer l’attention de ceux-ci sur l’attitude à tenir contrairement à ce qu’a jugé le premier juge ; qu’il est indiscutable que l’exécution du contrat de transport, générateur d’une obligation de résultat comporte pour le transporteur l’obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ; que tel n’a pas été le cas en l’espèce ; qu’en conséquence, la responsabilité de la compagnie SEMC doit être retenue, aucun comportement fautif ne pouvant être imputé à la victime et le jugement déféré infirmé de ce chef ; que le professeur Jean Pierre Y... a conclu le 11 mars 2009 ainsi qu’il suit : consolidation le 25 mai 2008, déficit fonctionnel temporaire total : du 8 août au 20 août 2007 et du 14 avril au 16 mai 2008, déficit fonctionnel temporaire partiel : à 20 % du 21 août 2007 au 13 avril 2008 et du 17 mai 2008 au 28 mai 2008, déficit fonctionnel permanent : 8 %, souffrances endurées : 3,517, préjudice esthétique temporaire et définitif : 1,5 /7, préjudice d’agrément pour la pratique du ski et du footing, assistance d’une tierce personne : 10 heures par semaine pendant 10 mois, préjudice sexuel temporaire ; que ces conclusions qui sont claires et précises et qui ne sont pas discutées par les parties doivent être retenues pour liquider le préjudice subi par la victime, étant dit que celle-ci était âgée à la date de consolidation de 53 ans et exerçait l’activité d’ingénieur EDF ; que, sur le préjudice patrimonial : A - sur le préjudice patrimonial temporaire : dépenses de santé actuelles (DSA) : qu’il s’agit de l’ensemble des frais médicaux, hospitaliers, pharmaceutiques et paramédicaux exposés par la victime et par les organismes sociaux durant la phase d’évolution de la pathologie traumatique jusqu’à la date de consolidation ; que, selon le décompte définitif produit par la caisse primaire d’assurance maladie de Paris le montant des débours de celle-ci s’élèvent à la somme de 20.421,38 euros ; perte de gains professionnels Actuels (PGPA) ; que, ce poste indemnise la perte de revenus du fait de l’inactivité ou de l’indisponibilité temporaire subie par la victime en raison des séquelles traumatiques et ce, jusqu’à la date de consolidation ; que, de ce chef, la victime qui précise avoir perçu ses salaires de son employeur ne réclame aucune somme ; que la RTE TRANSPORT EDF quant à elle sollicite le remboursement des sommes versées à son salarié durant la période d’indisponibilité totale et justifie avoir servi à celui-ci du 8 au 11 août 2007 la somme de 990 euros et du 14 avril au 16 mai 2008 celle de 10.560 euros outre la quote-part du treizième mois d’un montant de 962,50 euros ; que l’employeur est fondé en application de l’article L. 376-1 du code de la sécurité sociale à solliciter le remboursement de ces sommes qui se substituent aux indemnités journalières versées par le Régime Général de la Sécurité Sociale ; que celui-ci est en outre fondé à poursuivre directement contre le responsable du dommage et son assureur en application de l’article 32 de la loi du 5 juillet 1985 le remboursement des charges patronales afférentes aux rémunérations maintenues ou versées à la victime pendant la période d’indisponibilité de celle-ci soit la somme justifiée de 5.739,48 euros ; qu’ainsi, la SEMC et son assureur doivent être condamnés in solidum à payer à RTE TRANSPORT EDF la somme de 18.521,98 euros au titre des salaires versés et des charges patronales ; frais divers restés à charge : que ce poste englobe tous les frais autres que les dépenses de santé proprement dit exposés par la victime jusqu’à la date de consolidation ; que l’assistance

d'une tierce personne jusqu'à la date de consolidation doit donc être indemnisée à ce titre ; qu'en l'espèce, l'expert a retenu la nécessité d'une tierce personne durant 10 heures par semaine pendant dix mois ; qu'il est constant que l'évaluation de l'assistance d'une tierce personne doit se faire au regard de la justification des besoins et non au regard de la justification de la dépense, l'aide apportée par les proches ne devant pas rester à la charge de ceux-ci mais du responsable de l'accident ; qu'ainsi, il convient d'allouer à la victime sur la base du taux horaire de 20 euros qu'elle réclame qui correspond à un taux horaire moyen la somme de 8.000 euros (40 semaines x 10 heures = 400 heures x 20 euros) ; que Monsieur X..., qui a repris son activité professionnelle fin août 2007 en fauteuil roulant justifie avoir effectué jusqu'en avril 2008 les trajets entre son domicile et son lieu de travail en taxi et réclame à ce titre la somme de 13.322 euros ; que cette somme qui est justifiée et dont le remboursement par l'employeur de la victime prétendu par les intimés n'est pas établi doit en conséquence être allouée à la victime ; B - sur le préjudice patrimonial permanent : dépenses de Santé Futures : que ce poste de préjudice englobe les frais hospitaliers, médicaux, paramédicaux, pharmaceutiques et assimilés rendus nécessaires par l'état pathologique de la victime après consolidation, qu'ils soient répétitifs ou occasionnels, à condition qu'ils restent médicalement prévisibles ; qu'à ce titre, le médecin expert a précisé qu'en égard à l'âge relativement jeune de la victime, la nécessité de prévoir un changement de prothèse sera imputable au traumatisme même si changement devait intervenir après dix ans ; qu'en conséquence, comme le sollicite la victime, ce poste de préjudice doit être réservé ; II - sur le préjudice extra patrimonial : A - sur le préjudice extra patrimonial temporaire : déficit Fonctionnel Temporaire (DFT) : que ce poste de préjudice indemnise l'indisponibilité temporaire subie par la victime entre le jour de l'accident et la date de consolidation et plus particulièrement la perte ou la diminution de la qualité de vie et des plaisirs usuels de la vie courante ; que l'expert a indiqué dans son rapport que la période d'indisponibilité totale s'est étendue du 8 août au 20 août 2007 (12 jours) puis du 14 avril au 16 mai 2008 (33 jours) ; qu'ainsi, sur la base d'une indemnité forfaitaire mensuelle de 700 euros, il revient à la victime :  $700/30 \text{ jours} = 23,33 \text{ euros} \times 45 \text{ jours} = 1.049,85 \text{ euros}$  ; que l'expert a par ailleurs fixé une période d'indisponibilité partielle à 20 % du 21 août 2007 au 13 avril 2008 (7 mois et 23 jours) et du 17 mai au 28 mai 2008 (11 jours) soit 8 mois et 4 jours ; qu'à ce titre, il revient à la victime sur la base d'une indemnité mensuelle forfaitaire de 140 euros (700 euros X 20 %) :  $8 \times 140 + 4 \times 4,55 = 1.302 \text{ euros}$  ; que de ce chef, il revient en conséquence à la victime la somme totale de 2.351,85 euros ; souffrances endurées : que ce poste de préjudice qui a été apprécié à 3,5/7 par le médecin expert et qui est constitué par les interventions chirurgicales subies, les soins, la rééducation, les déplacements en fauteuil roulant, l'utilisation de deux cannes anglaises etc. justifie l'allocation de la somme de 10.000 euros ; préjudice esthétique temporaire : que la victime ne réclame aucune somme au titre de ce poste de préjudice pourtant retenu par l'expert et évalué à 1,5 /7 ; préjudice sexuel temporaire : l'expert a retenu ce poste de préjudice en tenant compte des doléances de la victime qui s'est plainte d'un certain déficit sexuel lié aux difficultés de positionnement pendant la période de déficit fonctionnel temporaire total ; qu'à ce titre, la somme de 2.000 euros doit être allouée à la victime ; B - préjudice extra patrimonial permanent : déficit fonctionnel permanent: que ce poste de préjudice indemnise la réduction définitive du potentiel physique, psycho sensoriel ou intellectuel de l'atteinte à l'intégrité physique de la victime ; que l'expert a apprécié ce poste au taux de 8 % ; que compte tenu de l'âge de la victime, il convient de liquider ce poste de préjudice à la somme de 13.600 euros soit 1.700 euros le point ; préjudice esthétique permanent : la victime ne réclame aucune somme au titre de ce chef de préjudice pourtant retenu par l'homme de l'art et évalué à 1,5/7 ; préjudice d'agrément : ce chef de préjudice s'entend de l'impossibilité ou de la difficulté de se livrer à une activité de loisirs déterminée ou à une activité sportive ; que l'expert a admis que compte tenu des séquelles souffertes la victime

ne pouvait plus pratiquer le ski et le footing ; que Monsieur X... justifie de la pratique de ces activités en versant aux débats un brevet de skieur militaire ainsi que le diplôme de la montée de l'Alpe d'Huez ; qu'à ce titre, la somme de 8.000 euros doit être allouée à la victime ; que contrairement à ce que soutiennent les intimés, il n'y a pas lieu de plafonner le montant de l'indemnisation revenant à la victime à la somme de 50.696,66 euros ; qu'en effet, l'article 40 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, reprenant la convention internationale de Londres du 19 novembre 1976 précise qu'en cas de dommages corporels, le plafond d'indemnisation ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte de la faute dolosive ou inexcusable du transporteur ou de l'un de ses préposés ; que comme il a été dit plus haut, le dommage subi par Monsieur X... est la conséquence d'un manquement à l'obligation de sécurité laquelle est une obligation de résultat qui doit donc être considérée comme étant l'équivalent de la faute inexcusable » ;

1°/ ALORS, d'une part, QU'aux termes de l'article L. 5421-2, al. 1er du code des transports (ancien art. 36 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers ; qu'aux termes de l'article L. 5421-3 du même code (ancien art. 37 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), l'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L. 5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés ; qu'aux termes de l'article L. 5421-5, al. 1er du même code (ancien art. 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), la réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée ; que selon le même texte, ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'en retenant cependant, pour imputer à la société SEMC la commission d'une faute inexcusable, que le dommage subi par la victime est la conséquence d'un manquement à l'obligation de sécurité laquelle est une obligation de résultat qui doit donc être considérée comme étant l'équivalent de la faute inexcusable, quand le transporteur maritime est seulement tenu envers le passager d'une obligation de sécurité de moyens, la cour d'appel, a violé les articles L. 5421-2, al. 1er et L. 5421-3 du code des transports par fausse interprétation, ensemble l'article L. 5421-5, al. 1er du même code ;

2°/ ALORS, d'autre part, QU'aux termes de l'article L. 5421-5, al. 1er du code des transports (ancien art. 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), la réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée ; que selon le même texte, ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que, pour imputer à la société SEMC la commission d'une faute inexcusable, la cour d'appel a retenu que le dommage subi par la victime est la

conséquence d'un manquement à l'obligation de sécurité laquelle est une obligation de résultat qui doit donc être considérée comme étant l'équivalent de la faute inexcusable ; qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser la faute inexcusable qu'aurait commise le transporteur maritime, la cour d'appel a violé la disposition susvisée ;

3°/ ALORS, enfin, QU'aux termes de l'article L. 5421-5, al. 1er du code des transports (ancien art. 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966), la réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée ; que selon le même texte, ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'à supposer que, pour imputer à la société SEMC la commission d'une faute inexcusable, la cour d'appel aurait retenu qu'il résulte des témoignages qui sont circonstanciés et qui ne sont pas contredits par le transporteur, que celui-ci a manqué à son obligation de sécurité en n'alertant pas les passagers sur les conditions difficiles de la traversée, en ne demandant pas à ceux-ci de rester assis et surtout en n'interdisant pas l'accès au pont, la cour d'appel aurait encore statué, par des motifs impropres à caractériser la faute inexcusable qu'aurait commise le transporteur maritime, et donc a violé la disposition susvisée.

**Publication :**

**Décision attaquée :** Cour d'appel de Bastia , du 19 décembre 2012