

Le droit international privé et la protection des passagers : l'articulation des sources européennes et internationales

*EDUARDO ÁLVAREZ ARMAS ET MARIE DECHAMPS**

Introduction

Ces dernières années, l'Union européenne a été frappée par divers événements tels que l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande en avril 2010 qui avait immobilisé une partie du trafic aérien pendant plusieurs jours, le naufrage du navire Costa Concordia le 13 janvier 2012 et, plus récemment, l'accident d'autocar de Sierre du 13 mars 2012. Ceux-ci rappellent que les litiges internationaux relatifs au transport de passagers sont nombreux. Ces litiges, comme toutes situations comportant des éléments d'extranéité, soulèvent des questions relatives à la compétence judiciaire internationale – devant les tribunaux de quel État peut-on introduire le litige ? – et au droit applicable – quel ordre juridique national et/ou instruments juridiques définissent les droits des passagers ? En matière de transport de passagers, les parties en litige qui souhaitent répondre à ces questions font face à des difficultés liées à l'existence d'une multitude de sources qui s'articulent entre elles de manière complexe.

Cette contribution a pour vocation de donner aux praticiens les balises nécessaires pour naviguer entre les sources qui, au sein de l'Union européenne, régulent les aspects de droit international privé touchant à ce type de litige¹. Elle est divisée en deux parties. La première partie est consacrée aux sources « générales », c'est-à-dire aux instruments qui, au sein de l'Union européenne, sont utilisés afin

* Eduardo Álvarez Armas est aspirant FNRS à l'Université Catholique de Louvain (Centre Charles de Visscher pour le droit international et européen (CeDIE)) ; avocat au barreau de Santa Cruz de Tenerife (Espagne). L'auteur peut être contacté à l'adresse eduardo.alvarez@uclouvain.be. Marie Dechamps est assistante à l'Université catholique de Louvain (CeDIE). L'auteur peut être contacté à l'adresse marie.dechamps@uclouvain.be. Les auteurs remercient Monsieur le professeur Marc Fallon pour sa relecture attentive et ses conseils avisés.

¹ Cette contribution fait état du droit au 30 mars 2012.

de répondre aux questions de droit international privé en matière civile ou commerciale lorsque d'autres sources plus spécifiques ne s'appliquent pas². Il s'agit, plus concrètement, du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ci-après « règlement Bruxelles I »), du règlement (CE) n° 593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (ci-après « règlement Rome I ») et du règlement (CE) n° 864/2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (ci-après « règlement Rome II »)³. Ceci étant dit, l'article 67 du règlement Bruxelles I, l'article 23 du règlement Rome I et l'article 27 du règlement Rome II donnent la priorité aux dispositions de droit de l'Union européenne qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire ou les conflits de lois⁴. De même, l'article 25 du règlement Rome I et l'article 28 du règlement Rome II prévoient que ces règlements « n'affecte[nt] pas l'application des conventions internationales auxquelles un ou plusieurs États membres sont parties lors de [leur] adoption et qui règlent les conflits de lois », respectivement en matière contractuelle et extracontractuelle⁵. Enfin, l'article 71 du règlement Bruxelles I prévoit qu'il n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres sont parties et qui règlent la compétence judiciaire dans des matières particulières. Pour cette raison, la seconde partie porte sur des sources que nous qualifions de « spéciales ». Il s'agit d'instruments contenant du droit matériel uniforme relatif à certains types de contrat de transport et qui contiennent, dans la plupart des cas, des règles spécifiques de droit international privé (par exemple, des conventions internationales contenant des solutions directes aux problématiques spécifiques d'un certain type de transport et assorties de règles de droit international privé).

² Concrètement, cela concerne l'hypothèse dans laquelle le litige n'est réglé par aucune source spéciale ou dans laquelle tous les aspects du litige ne peuvent être réglés par une source spéciale.

³ Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, *J.O.*, 16 janvier 2001, L 12, p. 1 ; règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, *J.O.*, 4 juillet 2008, L 177, p. 6 ; règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, *J.O.*, 31 juillet 2007, L 199, p. 40.

⁴ Sur ces articles, voy. not. H. GAUDEMET-TALLON, *Compétence et exécution des jugements en Europe : règlement 44/2001, conventions de Bruxelles (1968) et de Lugano (1988 et 2007)*, 4^e éd., Paris, L.G.D.J., 2010, p. 21 ; A.J. BELOHLÁVEK, *Rome Convention - Rome I Regulation commentary - New EU conflict of law rules for contractual obligations* (Tome II), New York, Luris Publishing, 2010, pp. 2043-2066 et 2110-2118 ; M. FALLON, « La relation du règlement Rome II avec d'autres règles de conflit de lois », *R.D.C.-T.B.H.*, 2008, pp. 557-558.

⁵ En ce qui concerne les rapports entre les conventions internationales intervenues après l'adoption des instruments européens de droit international privé, leurs règles d'applicabilité, et la théorie de la préemption des compétences externes de l'Union, voy. not. M. FALLON, *op. cit.*, p. 557, paragraphe 16.

I. – Les sources générales

Cette première partie concerne les sources générales. Ces sources s'appliquent là où les sources spéciales ne s'appliquent pas et ne portent pas sur un type de transport en particulier. Dès lors qu'en pratique, la première question qui se présente au praticien est celle de la détermination du juge compétent, ce sont les dispositions du règlement Bruxelles I qui sont d'abord examinées (A). Une fois le juge compétent désigné, l'on peut se pencher sur les règles de conflit de lois contenues dans les règlements Rome I et Rome II (B).

A. – LA DÉTERMINATION DU JUGE COMPÉTENT

Au sein de l'Union européenne, l'instrument principal pour déterminer la compétence internationale dans un litige portant sur la matière civile et commerciale est le règlement Bruxelles I. Ce dernier contient des règles de conflit de juridictions et a force obligatoire dans les vingt-sept États membres⁶. Toutefois, le règlement n'est pertinent pour déterminer le juge compétent que si le défendeur est domicilié dans l'un des États membres⁷. Dès lors que dans la plupart des litiges le transporteur est une personne morale, il y a lieu d'examiner l'article 60 du même règlement qui définit le domicile de ces personnes⁸. Ce dernier prévoit que « [p]our l'application du présent règlement, les sociétés et les personnes morales sont domiciliées là où est

⁶ Malgré le prescrit de l'article 1^{er}, 3^o du règlement Bruxelles I (« Dans le présent règlement, on entend par "État membre" tous les États membres à l'exception du Danemark »), celui-ci a force obligatoire au Danemark en vertu d'un « Accord entre la Communauté européenne et le Royaume de Danemark sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale » (fait à Bruxelles le 19 octobre 2005, *J.O.*, L 229, 16 novembre 2005, p. 62). Pour plus de détails concernant le statut spécial du Danemark, du Royaume-Uni et de l'Irlande, ainsi que pour recevoir des indications relatives aux rapports entre le règlement Bruxelles I et son prédécesseur, la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ci-après « convention de Bruxelles »), voy. not. H. GAUDEMET-TALLON, *op. cit.*, pp. 57 à 59.

⁷ Voy. l'article 4, 1^o du règlement Bruxelles I *sensu contrario*. Pour une explication détaillée, voy. J.-J. FAWCETT et J.M. CARRUTHERS, (*Cheshire, North & Fawcett*) *Private International Law*, 14^e éd., Oxford, Oxford University Press, 2008, pp. 222 à 225. Cette contribution fournit notamment des indications relatives à la notion de « territoire d'un État membre ». Précisons finalement qu'en vue d'appliquer le règlement Bruxelles I, il y a lieu de respecter, en sus de la condition d'applicabilité spatiale mentionnée plus haut, les conditions d'application *ratione materiae* et *ratione temporis*. D'une part, le litige doit porter sur la « matière civile et commerciale » au sens de l'article 1^{er} du règlement. D'autre part, l'action doit être intentée après le 1^{er} mars 2002 (articles 66 et 76).

⁸ Si ce n'est pas le cas, le domicile d'une personne physique est déterminé conformément à l'article 59 du règlement Bruxelles I, qui contient le principe dit de « territorialité » du domicile. Celui-ci impose au juge qu'il applique le droit du for afin de déterminer si la personne est domiciliée dans son État. Dans la négative, il applique le droit de l'État « X » afin de déterminer si la personne est domiciliée dans cet État. Pour une analyse approfondie de ce point, voy. H. GAUDEMET-TALLON, *op. cit.*, pp. 80 à 82.

situé : (a) leur siège statutaire ; (b) leur administration centrale, ou (c) leur principal établissement [...] ». Si le défendeur n'est pas domicilié dans l'Union européenne, le règlement renvoie aux règles de droit international privé nationales, applicables dans chaque État membre⁹.

Pour déterminer la compétence internationale, il est par conséquent nécessaire de distinguer d'une part, les litiges introduits contre une société de transport domiciliée dans l'Union européenne (1) et, d'autre part, les litiges introduits contre une société de transports domiciliée dans un État tiers (2). En sus de ces deux possibilités, les contrats peuvent contenir une clause d'élection de for (3).

1. – *La détermination de la compétence*
lorsque le transporteur est domicilié dans un État membre

a) La règle de principe

Lorsque le contrat ne contient pas de clause de juridiction, la règle de compétence générale contenue à l'article 2 du règlement Bruxelles I désigne les juridictions de l'État membre dans lequel le défendeur est domicilié. Comme décrit précédemment, l'article 60 du règlement envisage trois manières de définir le domicile d'une personne morale. Si, dans un cas d'espèce, une société a son siège statutaire, son administration centrale et son principal établissement dans différents États membres, les juridictions de ces différents États sont compétentes, au choix du demandeur¹⁰.

b) Des chefs de compétence additionnels

En sus de la règle générale, le règlement offre au demandeur, en son article 5, la possibilité de saisir d'autres juridictions¹¹. Cette disposition reprend plusieurs chefs de compétence. Deux d'entre eux intéressent particulièrement les litiges en matière de transport¹².

D'une part, l'article 5, 1°, b), deuxième tiret contient une règle de compétence portant sur les contrats de services¹³. Conformément à la jurisprudence récente de la

⁹ D'après H. GAUDEMET-TALLON, *op. cit.*, p. 86, l'article 4, 1° est « donc un renvoi aux règles de compétence judiciaire internationale propres à chaque État ».

¹⁰ Voy. J.-J. FAWCETT et J.M. CARRUTHERS, *op. cit.*, pp. 227 à 228.

¹¹ Pour une explication générale des chefs de compétence spéciaux, voy. *ibidem*, p. 228.

¹² Cette contribution ne traite pas du rôle que pourrait jouer l'article 5, 5° dans certaines hypothèses. Pour des commentaires sur cet article, voy. not. *ibidem*, pp. 258 à 261 ; H. GAUDEMET-TALLON, *op. cit.*, pp. 326 à 245 ; P. MANKOWSKI, « Section 2 - Special jurisdictions - Article 5 », in U. MAGNUS et P. MANKOWSKI (eds.), *Brussels I Regulation. European commentaries on Private International Law*, Munich, Sellier - European Law Publishers, 2007, pp. 219 à 229.

¹³ L'article 5, 1° établit que : « [u]ne personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attraite, dans un autre État membre :

Cour de justice, les contrats de transport doivent être qualifiés comme tels¹⁴. Cette disposition donne compétence aux juridictions du « lieu où, en vertu de contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ». En matière de contrat de transport, la difficulté est justement de savoir où le service est fourni. Est-ce au lieu d'enregistrement ? Au lieu d'établissement principal du transporteur ? Au lieu de la conclusion du contrat ? Au lieu du départ ? Au lieu d'arrivée ? La Cour de justice a eu l'opportunité de se prononcer sur ce point dans l'arrêt *Redher*¹⁵. Bien qu'en l'espèce, le contrat concernait un contrat de transport aérien, la solution dégagée par la Cour peut sans doute être étendue à tous les autres types de transport. La Cour considère que seuls les lieux de départ ou d'arrivée, tels que prévus dans le contrat, peuvent être pris en considération pour déterminer la compétence dès lors qu'ils ont un lien direct avec le service fourni¹⁶. Ensuite, puisque « les transports aériens constituent [...] des services fournis d'une manière indivisible et unitaire du lieu de départ au lieu d'arrivée de l'avion [...] », ces deux lieux (décollage et arrivée) doivent être considérés comme étant d'une importance égale en termes juridictionnels. Le demandeur doit donc pouvoir choisir librement entre ces deux lieux. Concrètement, cela signifie qu'« en matière contractuelle », les sociétés de transport domiciliées dans l'Union européenne peuvent être éventuellement attraites devant les juridictions de cinq États membres (domicile du défendeur dans ses trois variantes, État membre dans lequel se localise le point de départ du transport et État membre dans lequel est situé le point d'arrivée du transport). Dans les hypothèses où seul le départ ou l'arrivée se situe dans un État membre, le litige peut éventuellement être introduit devant les juridictions de quatre

1) a) en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée ;

b) aux fins de l'application de la présente disposition, et sauf convention contraire, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est :

– pour la vente de marchandises, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les marchandises ont été ou auraient dû être livrées,

– pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ;

c) le point a) s'applique si le point b) ne s'applique pas ; [...] ».

L'interprétation de cette disposition et de son prédécesseur (l'article 5, 1^o de la convention de Bruxelles) s'est avérée être un enjeu juridique complexe. Pour plus de détails, voy. S. FRANÇOIS, E. ÁLVAREZ ARMAS et M. DECHAMPS, « L'actualité de l'article 5.1 du règlement Bruxelles I - Évaluation des premiers arrêts interprétatifs portant sur la disposition relative à la compétence judiciaire internationale en matière contractuelle », *R.D.C.-T.D.H.*, 2012, pp. 127 à 144.

¹⁴ Voy. C.J., 9 juillet 2009, *Peter Rehder*, C-204/08, *Rec.*, 2009, p. I-6073 (ci-après « arrêt *Rehder* »), notamment pt. 29. Pour plus de détails sur l'arrêt *Rehder*, voy. e.a. F. STEVENS, « Actualité. Europees Hof van Justitie 9 Juli 2009 », *R.D.C.-T.B.H.*, 2009, p. 977 ; K. SZYCHOWSKA, « Actualité. Cour de justice de l'Union européenne 10 février 2009 », *R.D.C.-T.B.H.*, 2009, p. 735 ; P. DELEBECQUE, « Arrêt *Rehder* : La détermination du juge compétent en cas d'indemnisation de passagers de transports aériens dans l'Union européenne », *R.E.D.C.*, 2010, p. 346.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Arrêt *Rehder*, pt. 41.

États membres (domicile du défendeur dans ses trois variantes et État membre dans lequel se situe le lieu de départ ou d'arrivée du transport). Toutes ces options, ainsi que leurs conséquences pratiques en termes de stratégie et de procédure, doivent être préalablement analysées par les demandeurs potentiels.

D'autre part, l'article 5, 3^o contient une règle de compétence applicable aux litiges portant sur la matière délictuelle ou quasi délictuelle. Cette règle désigne les juridictions de l'État dans lequel le « fait dommageable s'est produit ou risque de se produire »¹⁷. La Cour de justice considère que cette expression peut viser, au choix du demandeur, soit le lieu où le dommage (résultat dommageable) s'est produit, soit le lieu où le fait générateur du dommage (action ou omission donnant lieu au résultat dommageable) intervient¹⁸. Elle considère également que le lieu où le dommage est survenu ne saurait être compris « que comme désignant le lieu où le fait causal [...] a produit directement ses effets dommageables à l'égard de celui qui en est la victime immédiate »¹⁹.

c) Les difficultés liées à la détermination de la disposition pertinente pour fonder la compétence internationale

Pour fonder la compétence des juridictions, le choix du recours à l'article 5, 1^o ou à l'article 5, 3^o du règlement Bruxelles I peut s'avérer délicat. Il est vrai que la plupart des litiges portent sur le respect, par le transporteur, de ses obligations contractuelles. Dans cette hypothèse, les juridictions compétentes sont celles désignées par l'article 2 ou par l'article 5, 1^o, b), deuxième tiret du règlement Bruxelles I au choix du demandeur. Cependant, dans l'hypothèse d'une catastrophe survenant lors d'un transport et donnant lieu à des décès ou à des blessures graves – telle que le naufrage du Costa-Concordia – se pose la question de savoir si l'action des passagers relève de la matière contractuelle ou plutôt de la matière délictuelle²⁰. Les systèmes nationaux de droit privé apportent des réponses variées à cette question. Afin d'éviter les divergences de qualification en fonction du juge saisi, les concepts repris dans les instru-

¹⁷ « Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite, dans un autre État membre : [...] 3) en matière délictuelle ou quasi délictuelle, devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire ; [...] ».

¹⁸ Cette interprétation découle de l'arrêt de la Cour de justice *Mines de Potasse* (C.J., 30 novembre 1976, *Mines de Potasse d'Alsace s.a.*, 21/76, *Rec.*, p. 1735), et a été confirmée et développée par l'arrêt *Shevill* (C.J., 7 mars 1995, *Fiona Shevill*, C-68/93, *Rec.*, p. I-415). Pour une analyse approfondie de l'article 5, 3^o du règlement Bruxelles I et des arrêts mentionnés, voy. not. P. MANKOWSKI, *op. cit.*, pp. 182 à 215 ; H. GAUDEMET-TALLON, *op. cit.*, pp. 215 à 230 ; J.-J. FAWCETT et J.M. CARRUTHERS, *op. cit.*, pp. 247 à 258.

¹⁹ Voy. l'arrêt *Dumez* (C.J., 11 janvier 1990, *Dumez France SA*, C-220/88, *Rec.*, p. I-49), pt. 20.

²⁰ Pour un commentaire général de cette problématique dans le cadre du transport aérien, voy. M. BOGDAN, « Aircraft accidents in the conflict of laws », *Recueil des Cours* (vol. 208), La Haye, Brill Martinus Nijhoff, 1988, pp. 141 et s.

ments européens de droit international privé reçoivent, en général, une interprétation autonome (c'est-à-dire, construite par la Cour de justice elle-même), indépendante de celle donnée par le droit d'un ou de plusieurs États membres. Cette question s'avère d'autant plus délicate qu'en vertu du principe de cohérence d'interprétation des instruments de droit international privé européen portant sur la « matière civile et commerciale »²¹, la qualification utilisée dans les instruments portant sur la compétence internationale doit être reprise dans les instruments relatifs à la loi applicable (*i.e.*, le règlement Rome I et le règlement Rome II)²². Ce type de difficulté affecte également les instruments juridiques spécifiques que l'on analysera plus loin²³.

La Cour de justice a déjà eu l'occasion de se prononcer sur cette difficulté de qualification en disant que la matière contractuelle vise « une situation dans laquelle il [existe un] engagement librement assumé d'une partie envers une autre »²⁴. Elle considère également que relève de la matière délictuelle « toute demande qui vise à mettre en jeu la responsabilité d'un défendeur et qui ne se rattache pas à la “matière contractuelle” au sens de l'article 5, paragraphe 1 »²⁵. Dès lors, puisqu'*a priori* le décès ou les blessures d'un passager sembleraient survenir dans le cadre de situations où des obligations ont été librement assumées par le transporteur à l'égard du passager, on pourrait déduire que ce type de litige relève de la matière contractuelle. Ceci étant dit, la Cour n'a jamais été saisie de cette hypothèse précise. L'on ne peut donc exclure qu'elle nuance ou revoie sa jurisprudence lorsqu'elle sera saisie de questions relatives au contrat de transport.

d) La restriction de l'applicabilité des règles juridictionnelles protectrices des consommateurs

Il est à noter qu'à côté de ces règles, le règlement Bruxelles I, contient une section spéciale relative aux contrats de consommation²⁶. Cependant, les règles de conflit de juridictions contenues dans cette section s'appliquent uniquement à un type de contrat de transport en particulier. En effet, l'article 15, § 3 prévoit que cette section « ne s'applique pas aux contrats de transport, autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement ». La Cour de justice a récemment pu se prononcer sur l'interprétation à donner à ce paragraphe et a confirmé ce qui était déjà soutenu en

²¹ Considérants 7 des règlements Rome I et Rome II.

²² L'impact de cette question doit être nuancé. En effet, l'existence des « sources spéciales » relatives à certains types de contrat relègue les règles de rattachement des règlements Rome I et Rome II à un rang subsidiaire dans des nombreuses hypothèses.

²³ L'article 33, 2° de la convention de Montréal fait référence au « dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager » sans fournir d'autres informations quant à la qualification (contractuelle ou extracontractuelle) de ce dommage.

²⁴ C.J., 17 juin 1992, *Handte*, C-26/91, *Rec.*, p. I-3967, pt. 15.

²⁵ C.J., 27 septembre 1988, *Kalfelis*, 189/87, *Rec.*, p. I-5565, pt. 17.

²⁶ Voy. la section 4 du chapitre II du règlement Bruxelles I, intitulée « Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs ».

doctrine²⁷. Elle a considéré que cette expression se réfère aux contrats de « voyages à forfait »²⁸, qui sont dès lors les seuls contrats de transports pouvant être qualifiés de contrat de consommation et dans le cadre desquels les règles de compétence protectrices de consommateur contenues dans la section sont applicables²⁹.

2. — La détermination de la compétence lorsque le transporteur n'est pas domicilié dans un État membre

Le règlement Bruxelles I s'applique uniquement si le défendeur est domicilié sur le territoire d'un État membre³⁰. Dans le cas contraire, et à défaut d'autre instrument international spécifique, ce sont les règles de droit international privé nationales qui déterminent la compétence. Par exemple, en Belgique, ces règles sont contenues dans le Code de droit international privé (ci-après « CODIP »)³¹. Pour chaque État membre, l'accès à ces règles de droit international privé nationales est réservé aux personnes qui y sont domiciliées³².

3. — Les clauses attributives de juridiction

Le régime légal applicable aux clauses d'élection de for requiert une analyse attentive. Ces clauses sont en principe régies par l'article 23 du règlement Bruxelles I³³. Cette disposition n'est pas soumise à la condition d'applicabilité *ratione loci* de l'ar-

²⁷ P.-A. NIELSEN, « Jurisdiction over consumer contracts », in U. MAGNUS et P. MANKOWSKI (eds.), *op. cit.*, p. 318.

²⁸ Voy. C.J.U.E., 7 décembre 2010, *Peter Pammer et Hôtel Alpenhof*, C-585/08 et C-144/09, *Rec.*, p. I-12527. Pour plus de détails, voy. E. ÁLVAREZ ARMAS et M. DECHAMPS, « Arrêt Pammer et Hotel Alpenhof : L'équilibre entre consommateurs et professionnels dans l'e-commerce », *R.E.D.C.*, 2011, p. 447.

²⁹ On suppose ici que les conditions prévues dans l'article 15, 1° du règlement Bruxelles I sont remplies.

³⁰ Voy., *sensu contrario*, l'article 4, 1° du règlement Bruxelles I.

³¹ Loi du 16 juillet 2004, portant le Code de droit international privé, *M.B.*, 27 juillet 2004, p. 57344.

³² Voy. l'article 4, 2° du règlement Bruxelles I. J.-J. FAWCETT et J.M. CARRUTHERS (*op. cit.*, p. 225) ont une interprétation particulière de cette disposition : « [...] the national rules of jurisdiction in some Member States are open to plaintiffs, regardless of their domicile, whereas in other Member States they are only available to plaintiffs domiciled in that State ».

³³ L'article 23 prévoit que « 1. Si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un État membre, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un État membre pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou les tribunaux de cet État membre sont compétents. Cette compétence est exclusive, sauf convention contraire des parties. Cette convention attributive de juridiction est conclue : a) par écrit ou verbalement avec confirmation écrite, ou b) sous une forme qui soit conforme aux habitudes que les parties ont établies entre elles, ou c) dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou étaient censées avoir connaissance et qui est largement connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats du même type dans la branche commerciale considérée.

ticle 4 du règlement, c'est-à-dire à l'exigence que le défendeur soit domicilié dans l'Union européenne, pour faire recours à ses règles de compétence judiciaire. En effet, l'article 23 contient ses propres conditions d'application dans l'espace. Ainsi, l'article 23, § 1^{er} impose (1) que la clause donne compétence aux juridictions d'un État membre et (2) qu'une des parties au moins soit domiciliée sur le territoire d'un État membre. Si la clause respecte ces conditions, sa validité peut être examinée à la lumière de l'article 23 du règlement. Si ces conditions ne sont pas respectées, l'article 23 n'est pas applicable et la validité de la clause de juridiction sera soumise aux règles de droit international privé nationales³⁴.

Si les conditions *ratione loci* de l'article 23 sont respectées, la validité de la clause est examinée au regard de cette disposition. À ce titre, elle énonce une série de conditions formelles : la clause doit être écrite ou verbale, mais confirmée par écrit ; elle peut avoir été rédigée conformément aux habitudes que les parties ont établies entre elles, etc.³⁵ Lorsque ces conditions sont respectées, la clause donne une compétence exclusive aux juridictions qu'elle désigne, à moins que les parties en aient décidé autrement.

Une fois la compétence des juridictions d'un État donné définie, le juge s'attelle à déterminer le droit applicable au litige.

B. — LA LOI APPLICABLE

Comme énoncé au point A, il n'est pas toujours évident de savoir si l'objet du litige relève de la matière contractuelle ou extracontractuelle. Il est donc nécessaire d'examiner les règles de conflit de lois contenues dans le règlement Rome I, relatif aux obligations contractuelles (1) et dans le règlement Rome II, relatif aux obligations non contractuelles (2).

1. — Le règlement Rome I

Le règlement Rome I est le successeur de la convention de Rome du 18 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Pour pouvoir déterminer le droit applicable par le biais de ce règlement, le litige doit entrer dans son champ d'application matériel tel que défini par son article 1^{er}. Son champ d'application spatial est

2. Toute transmission par voie électronique qui permet de consigner durablement la convention est considérée comme revêtant une forme écrite.

3. Lorsqu'une telle convention est conclue par des parties dont aucune n'a son domicile sur le territoire d'un État membre, les tribunaux des autres États membres ne peuvent connaître du différend tant que le tribunal ou les tribunaux désignés n'ont pas décliné leur compétence [...] ».

³⁴ En Belgique, ces règles sont reprises aux articles 6 et 7 du CODIP.

³⁵ Ces conditions de validité sont « auto-suffisantes » si bien que les législations nationales ne peuvent en ajouter. Voy. C.J., 24 juin 1981, *Elefanten Schuh GmbH*, 150/80, *Rec.*, p. 1671, pts. 20 et s.

universel en ce sens qu'il peut désigner le droit d'un État membre ou d'un État tiers et est donc de nature à viser toute situation internationale³⁶. Ainsi, il n'est pas requis que la situation présente un quelconque lien avec un État membre, ni que la loi désignée soit celle d'un État membre. Enfin, il s'applique pourvu que le contrat ait été conclu après le 17 décembre 2009³⁷.

Le règlement Rome I contient deux dispositions qui peuvent trouver à s'appliquer dans le cadre d'un contrat de transport : l'article 5 relatif au contrat de transport et l'article 6 relatif au contrat de consommation. L'article 5 s'applique à tous les contrats de transport, excepté ceux qui portent sur un voyage à forfait au sens de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990³⁸. Ces derniers sont régis par l'article 6 du règlement, pour autant que le contrat puisse être considéré comme un contrat de consommation au sens de l'article 6, § 1^{er}. Nous y reviendrons.

L'article 5 distingue le transport de marchandises (art. 5, § 1^{er}) du transport de passagers (art. 5, § 2). Seul le second type de transport nous intéresse dans le cadre de cette contribution. Ce dernier offre aux parties la possibilité de choisir le droit applicable à leur litige. Ce choix est néanmoins limité puisqu'elles peuvent uniquement désigner la loi du pays dans lequel (a) le passager a sa résidence habituelle, (b) le transporteur a sa résidence habituelle, (c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, (d) le lieu de départ est situé ou (e) le lieu de destination est situé. Ce choix doit également respecter les conditions reprises à l'article 3 du règlement³⁹.

³⁶ En termes pratiques, l'universalité du règlement Rome I signifie que les règles de rattachement en matière d'obligations contractuelles propres à chaque État membre ne seront utilisées que dans des hypothèses très limitées : lorsque la situation tombe en dehors du champ d'application matériel et temporel du règlement.

³⁷ Pour les contrats conclus avant cette date, le droit applicable est déterminé par les règles contenues dans la convention de Rome.

³⁸ Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, *J.O.*, 23 juin 1990, L 158, p. 59. Celle-ci définit les voyages à forfait comme étant : « la combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants, lorsqu'elle est vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris et lorsque cette prestation dépasse vingt-quatre heures ou inclut une nuitée : a) transport ; b) logement ; c) autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait. La facturation séparée de divers éléments d'un même forfait ne soustrait pas l'organisateur ou le détaillant aux obligations de la présente directive » (article 2).

³⁹ L'article 3 énonce que « (1) Le choix est exprès ou résulte de façon certaine des dispositions du contrat ou des circonstances de la cause. Par ce choix, les parties peuvent désigner la loi applicable à la totalité ou à une partie seulement de leur contrat. (2) Les parties peuvent convenir, à tout moment, de faire régir le contrat par une loi autre que celle qui le régissait auparavant soit en vertu d'un choix antérieur selon le présent article, soit en vertu d'autres dispositions du présent règlement. Toute modification quant à la détermination de la loi applicable, intervenue postérieurement à la conclusion du contrat, n'affecte pas la validité formelle du contrat au sens de l'article 11 et ne porte pas atteinte aux droits des tiers. (3) Lorsque tous les autres éléments de la situation sont localisés, au moment de ce choix, dans un pays autre que celui dont la loi est choisie, le choix des parties ne porte pas atteinte à l'application des dispositions auxquelles la loi de cet autre pays ne permet pas de

Si les parties n'ont pas fait de choix de loi applicable ou que ce choix n'est pas valide, la loi de l'État dans lequel le passager a sa résidence habituelle s'applique, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans cet État. Dans la négative, la loi applicable est celle du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle. Prenons ainsi l'exemple d'une personne résidant en Belgique, qui réserve un billet d'avion (aller simple) pour les États-Unis dans une compagnie aérienne française. Ce billet prévoit que l'avion décolle à Paris et atterrisse à New York. Suite à la déception du voyageur par rapport à la qualité du service de transport largement en deçà de ce que prévoyait le contrat, il introduit une action devant les juridictions françaises. En vertu de l'article 5, § 2 du règlement Rome I, la loi applicable sera la loi française.

Finalement, l'article 5, § 3 contient une clause d'exception permettant d'écarter le droit normalement applicable au profit d'une loi avec laquelle le contrat présente des liens manifestement plus étroits.

En présence d'un contrat portant sur un voyage à forfait, le droit applicable est déterminé par l'article 6, pour autant que ce contrat reçoive la qualification de contrat de consommation au sens de cette disposition⁴⁰. L'article 6 opère une distinction selon que les parties ont, ou non, formulé un choix de loi. Le choix des parties est en effet autorisé tout en étant encadré. Tout d'abord, les parties doivent respecter les conditions reprises à l'article 3 du règlement. Ensuite, le choix ne peut, précise la disposition, « avoir pour résultat de priver le consommateur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui aurait été applicable, en l'absence de choix, sur la base du paragraphe 1 ». Cette condition impose au juge de comparer les dispositions impératives indérogeables de la loi choisie par les parties avec celles de la loi applicable à défaut de choix. Si les premières offrent au consommateur une protection inférieure à celle à laquelle il aurait eu droit en vertu de la loi applicable à défaut de choix, les dispositions impératives indérogeables de cette dernière s'appliquent. Dans l'hypothèse inverse, seule la loi choisie par les parties est applicable. À défaut de choix, l'article 6 désigne le droit du pays où le consommateur a sa résidence habituelle.

déroger par accord. (4) Lorsque tous les autres éléments de la situation sont localisés, au moment de ce choix, dans un ou plusieurs États membres, le choix par les parties d'une autre loi applicable que celle d'un État membre ne porte pas atteinte, le cas échéant, à l'application des dispositions du droit communautaire auxquelles il n'est pas permis de déroger par accord, et telles que mises en œuvre par l'État membre du for. (5) L'existence et la validité du consentement des parties quant au choix de la loi applicable sont régies par les dispositions établies aux articles 10, 11 et 13 ».

⁴⁰ L'article 6, § 1^{er} définit le contrat de consommation comme suit : « un contrat conclu par une personne physique (ci-après "le consommateur"), pour un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle, avec une autre personne (ci-après "le professionnel"), agissant dans l'exercice de son activité professionnelle, [...] à condition que le professionnel : a) exerce son activité professionnelle dans le pays dans lequel le consommateur a sa résidence habituelle, ou b) par tout moyen, dirige cette activité vers ce pays ou plusieurs pays, dont celui-ci, et que le contrat rentre dans le cadre de cette activité ».

2. – Le règlement Rome II

Tout comme dans le cadre du règlement Rome I, il importe de vérifier que le litige entre dans le champ d'application du règlement Rome II avant de recourir à ses règles de conflit de lois. *Ratione materiae*, celui-ci s'applique aux obligations non contractuelles (article 1^{er}). Son champ d'application spatial est, à l'instar du règlement Rome I, universel⁴¹. Enfin, ce règlement s'applique aux faits générateurs de dommage survenus après le 11 janvier 2009⁴². Le règlement Rome II ne contient pas de dispositions quelconques visant spécifiquement les dommages survenus dans le cadre d'une activité de transport. Dès lors, la loi applicable à la responsabilité du transporteur pourrait être déterminée conformément aux règles générales du règlement Rome II, à savoir l'article 14 qui consacre l'autonomie de la volonté des parties et l'article 4 qui désigne la loi applicable à défaut de choix.

L'article 14 encadre le choix formulé de diverses manières. Premièrement, le règlement distingue la situation dans laquelle toutes les parties exercent une activité commerciale des autres hypothèses. Alors que dans la première situation, les parties peuvent formuler leur choix avant la survenance du litige, les parties n'exerçant pas d'activité commerciale n'y sont pas autorisées. Il prévoit également que le choix soit exprès ou résulte de façon certaine des circonstances et qu'il ne porte pas préjudice aux droits des tiers. Il restreint, enfin, le spectre de l'autonomie de la volonté dans l'hypothèse des situations purement internes et des situations intra-européennes⁴³.

L'article 4 contient trois paragraphes. La lecture de cette disposition doit être commencée par le second paragraphe qui prévoit que lorsque la personne dont la responsabilité est invoquée et la personne lésée ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment de la survenance du dommage, la loi de ce pays s'ap-

⁴¹ Article 3 du règlement Rome II. Le caractère universel du règlement signifie qu'il n'est pas requis que la situation présente un quelconque lien avec un État membre, ni que la loi désignée soit celle d'un État membre. En termes pratiques, cela signifie que les règles de rattachement en matière d'obligations non contractuelles propres à chaque État membre ne seraient utilisées que dans des hypothèses très limitées : lorsque la situation tombe en dehors des champs d'application matériel et temporel du règlement.

⁴² Articles 31 et 32 du règlement Rome II.

⁴³ Rappelons qu'en ses paragraphes 2 et 3, il indique que « (2) Lorsque tous les éléments de la situation étaient, au moment de la survenance du fait générateur du dommage, localisés dans un pays autre que celui dont la loi a été choisie, le choix d'une loi par les parties ne peut porter atteinte à l'application des dispositions auxquelles la loi de cet autre pays ne permet pas de déroger par accord. (3) Lorsque tous les éléments de la situation étaient, au moment de la survenance du fait générateur du dommage, localisés dans un ou plusieurs États membres, le choix par les parties de la loi d'un pays tiers ne peut, le cas échéant, porter atteinte à l'application des dispositions du droit communautaire auxquelles il ne peut être dérogé par un accord, et telles qu'elles ont été mises en œuvre dans l'État membre du for ».

plique⁴⁴. Si ces personnes n'ont pas leur résidence habituelle dans le même État, la loi applicable est celle du pays où le dommage survient, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quels que soient le ou les pays dans lesquels des conséquences indirectes de ce fait surviennent. L'article 4, § 3 contient finalement une clause d'exception permettant d'écarter le droit normalement applicable au profit d'une loi présentant des liens manifestement plus étroits avec le fait dommageable.

Une fois que les deux sources générales ont été présentées, il nous reste à rappeler que le choix entre les deux sources dépendra de l'enjeu de la qualification, avant de nous tourner vers les sources spéciales.

II. – Les sources spéciales

Rappelons que les sources « spéciales » en matière de droit des transports sont des instruments d'origine internationale ou européenne qui contiennent du droit matériel uniforme portant, en général, sur un type de contrat de transport. Très souvent elles sont pourvues d'une règle particulière de droit international privé, appelée « règle d'applicabilité ». Il s'agit d'une « disposition – législative ou déduite de la loi par voie d'interprétation – qui fixe le domaine d'application dans l'espace des règles matérielles auxquelles elle est attachée »⁴⁵. Comme nous aurons l'occasion de l'analyser en détail par la suite, la présence de ce type de règle dans une source entraîne, sous certaines conditions, l'application prioritaire de celle-ci sur les sources générales. Il s'agit d'une application du principe *specialia generalibus derogant*. En d'autres termes, en ce qui concerne le conflit de lois, lorsque le litige entre dans le champ d'application matériel de l'instrument concerné et remplit ses critères d'applicabilité spatiale, les dispositions de droit matériel qu'il contient s'appliquent, indépendamment du droit matériel qui aurait été applicable d'après les règles de rattachement du for (règlement Rome I ou règlement Rome II). Il arrive également que ces instruments contiennent des règles de compétence judiciaire internationale propres au type de transport qu'ils traitent. Nous y reviendrons.

⁴⁴ La notion de résidence habituelle est définie à l'article 23 comme étant, en ce qui concerne une société, association ou personne morale, le lieu où elle a établi son administration centrale. Lorsque le fait générateur a été commis ou que le dommage a été subi dans le cadre de l'exploitation d'une succursale, d'une agence ou de tout autre établissement, le lieu où est situé cette succursale, cette agence ou tout autre établissement est traité comme résidence habituelle. L'article 23 poursuit en indiquant qu'« aux fins du présent règlement, la résidence habituelle d'une personne physique agissant dans l'exercice de son activité professionnelle est le lieu où cette personne a son établissement principal ».

⁴⁵ F. RIGAUX et M. FALLON, *Droit international privé*, 3^e éd., Précis de la Faculté de droit de l'Université catholique de Louvain, Bruxelles, Larcier, 2005, p. 129.

Dans les prochaines sections, nous examinons successivement les sources spécifiques régissant le transport par bateaux (A), le transport par avion (B), le transport par chemin de fer (C), et le transport par autobus et autocar (D). Nous évoquons, enfin, le cas particulier du transport des passagers handicapés dans différents modes de transport particuliers (E).

A. – LE TRANSPORT PAR BATEAUX

Les dispositions relatives au transport par bateaux varient selon que les États membres de l'Union européenne sont ou non parties à la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, du 13 décembre 1974 (ci-après « convention d'Athènes »). En d'autres termes, les solutions apportées en ce qui concerne les aspects de droit international privé de ces litiges, ne sont pas uniformes au sein de l'Union européenne.

Il faut néanmoins préciser qu'il existe un protocole de 2002 mettant à jour certains aspects de la convention de 1974. L'Union européenne, qui a pris la décision de devenir partie à cette convention, a annoncé qu'elle ratifiera directement le protocole de 2002⁴⁶. Dès que le protocole sera entré en vigueur, toutes les juridictions des États membres seront liées par la convention, ce qui aura pour conséquence d'effacer la distinction actuelle entre les États membres liés par la convention et les autres. L'articulation des sources concernant le transport maritime de passagers deviendra alors assez similaire à celle existante à l'heure actuelle dans le contexte du transport aérien.

Actuellement, il faut en tout cas encore distinguer les litiges portés devant les juridictions d'États membres qui ne sont pas parties à la convention d'Athènes (1), des litiges portés devant les juridictions d'États membres liés par la convention d'Athènes (2).

1. – *Les litiges introduits devant les juridictions d'États membres de l'Union européenne qui ne sont pas liés par la convention d'Athènes*

a) *La compétence internationale*

Au sein des États non liés par la convention d'Athènes, il n'existe aucune règle spéciale relative à la compétence internationale. Par conséquent, seules les règles géné-

⁴⁶ Voy. la décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole (2012/22/UE ; *J.O.*, 12 janvier 2012, L 8, p. 1), et la décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, en ce qui concerne les articles 10 et 11 dudit protocole (2012/23/UE ; *J.O.*, 12 janvier 2012, L 8, p. 13).

rales, décrites dans la première partie de cette contribution, sont pertinentes. La compétence des juridictions d'un État membre est ainsi déterminée sur la base du règlement Bruxelles I ou, le cas échéant, sur la base des règles de droit international privé nationales.

b) Le droit applicable

En ce qui concerne le droit applicable au litige, il existe deux sources spéciales qu'il convient d'examiner en priorité. Il s'agit, plus particulièrement, du règlement (CE) n° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accidents⁴⁷ (ci-après le « règlement (CE) n° 392/2009 »), et du règlement (UE) n° 1177/2010 concernant le droit des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure⁴⁸ (ci-après le « règlement (UE) n° 1177/2010 »)⁴⁹.

Le règlement (CE) n° 392/2009 contient des règles de responsabilité relatives aux dommages causés aux passagers dans le cadre d'un transport maritime. Ce texte a été adopté en raison de la nécessité « d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité » pour ce type de transports⁵⁰. De son côté, le règlement (UE) n° 1177/2010 énonce des règles relatives au transport par mer ou par voies de navigation intérieures offrant notamment des droits aux passagers en cas d'annulation ou de retard ainsi qu'un standard minimum d'informations qui doivent leur être fournies⁵¹. Comme toutes les sources dites spéciales, ces deux règlements contiennent une règle d'applicabilité qui détermine leurs conditions d'application dans l'espace. Ainsi par exemple, l'article 2 du règlement (CE) n° 392/2009 prévoit que « [l]e présent règlement s'applique [...] 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 »⁵².

⁴⁷ 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'accidents, *J.O.*, 28 mai 2009, L 131, p. 24.

⁴⁸ Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant le droit des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, *J.O.*, 17 décembre 2010, L 334, p. 1.

⁴⁹ Le règlement (CE) n° 392/2009 sera applicable, « au plus tard », à partir du 31 décembre 2012 (voy. son article 12). Le règlement (UE) n° 1177/2010 sera applicable à partir du 18 décembre 2012 (art. 31).

⁵⁰ Article 1^{er} et considérant 1 du règlement. Bien que cette donnée ait été omise dans le texte afin de simplifier la compréhension des enjeux, il faut préciser que le règlement (CE) n° 392/2009 introduit dans l'ordre juridique européen la plupart du contenu de la convention d'Athènes tel qu'amendé par le protocole de 2002. Au surplus, il étend, sous certaines conditions, son application au transport maritime de passagers à l'intérieur d'un seul État membre (article 1^{er}, § 2).

⁵¹ Article 1^{er} du règlement.

⁵² L'article 2 du règlement (CE) n° 392/2009 établit que « [l]e présent règlement s'applique à tout transport international au sens de l'article 1^{er}, point 9, de la convention d'Athènes ainsi qu'au

Le rôle des règles d'applicabilité dans le contexte des règlements européens est plus important qu'il n'y paraît à première vue : la présence de ces règles d'applicabilité dans un règlement européen conduit à écarter les règles de rattachement normalement applicables (contenues dans les règlements Rome I ou Rome II). Ainsi, si la situation correspond aux critères d'applicabilité du règlement européen concerné, celui-ci s'applique directement. Cette application aura priorité sur celle du règlement Rome I ou du règlement Rome II (*specialia generalibus derogant*). Autrement dit, bien que les règlements européens aient effet direct dans les ordres juridiques des États membres de l'Union, en l'absence de règles d'applicabilité, leur application dépendrait d'une règle de rattachement qui devrait renvoyer vers le droit d'un État membre. Imaginons une action en compensation pour un retard introduite devant un juge belge contre un transporteur marocain, à la suite d'un transport par mer entre Anvers et Tanger⁵³. Supposons que le contrat de transport contienne une clause de choix de loi désignant le droit marocain. Si l'on appliquait directement le règlement Rome I, la relation contractuelle serait entièrement régie par le droit marocain⁵⁴. Cependant, l'article 2 du règlement (UE) n° 1177/2010 prévoit que le règlement s'applique « aux passagers : (a) utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre ; [...] ». Dès lors que ce règlement fait partie de l'ordre juridique belge, il a force obligatoire pour le juge saisi et, suivant la règle d'applicabilité contenue en son article 2, ses dispositions seront appliquées en priorité. De plus, au-delà du rôle joué par la règle d'applicabilité, l'application prioritaire du règlement (UE) n° 1177/2010 se voit renforcée par la prévision d'impérativité contenue en son article 6, qui établit que « les droits et les obligations au titre du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une renonciation ou d'une limitation, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport ».

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 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 ». L'article 2 du règlement (UE) n° 1177/2010 établit que « [l]e présent règlement s'applique aux passagers : utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre ; utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé hors du territoire d'un État membre et que le port de débarquement est situé sur le territoire d'un État membre, pour autant que le service soit exploité par un transporteur de l'Union tel que défini à l'article 3, point e) ; participant à une croisière lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre. Toutefois, l'article 16, paragraphe 2, les articles 18 et 19 et l'article 20, paragraphes 1 et 4, ne s'appliquent pas à ces passagers ».

⁵³ Les juridictions belges seraient compétentes sur la base des règles de droit international privé belges (puisque le défendeur n'a pas son domicile dans l'Union européenne, le règlement Bruxelles I ne peut donc servir à établir la compétence judiciaire internationale). Les règles de compétence judiciaire internationale pertinentes se trouvent aux articles 95 et 96 du CODIP.

⁵⁴ Règlement Rome I, art. 5, § 2, 2, b).

Il résulte de ce qui vient d'être développé que les règles de rattachement sont pertinentes dans deux hypothèses uniquement. D'une part, lorsque le litige n'entre pas dans le champ d'application matériel⁵⁵ du règlement concerné et/ou ne respecte pas la règle d'applicabilité spatiale du même règlement. D'autre part, lorsque tous les aspects du litige ne peuvent être réglés par les dispositions de droit matériel contenues dans ledit règlement. Dans l'exemple précédent, cela voudrait dire que la règle de conflit de lois qui autorise le choix du droit marocain ne sera appliquée que si le règlement (UE) n° 1177/2000 ne permet pas de régler tous les aspects du litige.

2. — *Les litiges introduits devant les juridictions d'États membres
étant liés par la convention d'Athènes*

a) *La compétence internationale*

Dans cette hypothèse, il existe, dès le stade de la compétence, une source spéciale, à savoir la convention d'Athènes. En effet, celle-ci contient, à côté de ses règles de droit matériel uniforme, des règles de conflit de juridictions. Comme toute source spéciale, cette convention contient un règle d'applicabilité (art. 2) disposant que « la présente convention s'applique à tout transport international lorsque : (a) le navire bat le pavillon d'un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État, ou (b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente convention, ou (c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente convention »⁵⁶.

Si un litige entre dans le champ d'application matériel⁵⁷ de la convention et qu'il respecte sa règle d'applicabilité spatiale, les règles de compétence, reprises à l'article 17 de la convention sont appliquées en lieu et place de celles contenues dans le règlement Bruxelles I⁵⁸. Cette disposition donne compétence aux tribunaux suivants : « (a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur ; (b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport ; (c) un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de

⁵⁵ Pour pouvoir recourir à cet instrument, encore faut-il que la situation entre dans son champ d'application temporel. Par rapport à ce point, voy. *supra*, note 50.

⁵⁶ Notons que le paragraphe 2 précise que : « Nonobstant les dispositions du par. 1 du présent article, la présente convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer ».

⁵⁷ À nouveau, il ne faut pas oublier que la situation doit entrer dans le champ d'application temporel de la convention.

⁵⁸ Voy. l'article 71 du règlement Bruxelles I.

celui-ci ; (d) un tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État »⁵⁹.

b) Le droit applicable

Comme annoncé, la convention d'Athènes contient également des dispositions homogènes relatives au transport de passagers et de bagages par mer relatives au dommage causé à la suite d'un décès ou d'un préjudice personnel. Si le juge fonde sa compétence sur la base des dispositions de la convention (parce que le litige entre dans le champ d'application de la convention et respecte sa règle d'applicabilité), ses dispositions sont directement applicables pour résoudre le litige. Il sera uniquement recouru aux règles de conflit de lois contenues dans les règlements Rome I et Rome II pour régler les aspects du litige non couverts par la convention.

Si par contre un litige n'entre pas dans le champ d'application de la convention, et/ou il ne respecte pas sa règle d'applicabilité, la compétence n'a pas pu être déterminée sur la base de celle-ci en aval. Dans ce cas, il faut vérifier si le litige relève du domaine matériel des règlements énoncés dans la section précédente. Si c'est le cas, le raisonnement à suivre sera identique à celui décrit dans cette section. Dans la négative, il faudra suivre un raisonnement de droit international privé « classique », en ayant recours aux règles générales.

B. — LE TRANSPORT PAR AVION

En matière de transport aérien, deux sources spéciales, dont l'articulation est complexe, doivent être prises en considération. Il s'agit de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 (ci-après, « convention de Montréal ») et du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (ci-après le « règlement (CE) n° 261/2004 »)⁶⁰.

Ces deux instruments sont successivement présentés (1 et 2), avant d'examiner leur articulation (3).

⁵⁹ Article 17 de la convention. Son second paragraphe établit que : « Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis ».

⁶⁰ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, *J.O.*, 17 février 2004, L 46, p. 1. Ce règlement est entré en vigueur le 17 février 2005.

1. — La convention de Montréal

Tout comme la convention d'Athènes, la Convention de Montréal⁶¹ contient une série de règles homogènes relatives notamment à la responsabilité : a) suite au décès ou aux blessures physiques causées à un passager ; b) suite aux dommages causés aux bagages ; c) en raison de retard. Elle contient aussi des règles de compétence internationale. Cet ensemble de règles est rattaché à une règle d'applicabilité, contenue dans l'article 1^{er}, paragraphe 2 : « Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention [...] »⁶².

Cette règle d'applicabilité était déjà contenue dans les instruments juridiques qui ont précédé à la convention de Montréal⁶³. La jurisprudence y relative a établi une interprétation large de cette règle : la dernière partie de l'extrait reproduit ci-

⁶¹ La convention de Montréal a été ratifiée par l'Union européenne et par ses États membres. Il s'agit d'un « accord mixte », c'est-à-dire, d'un « [accord conclu] conjointement par [l'Union européenne] et les États membres, relevant en partie de la compétence [exclusive de l'Union] et en partie de la compétence partagée » (voy. E. NEFRAMI, *L'action extérieure de l'Union européenne - Fondements, moyens, principes*, Paris, L.G.D.J., 2010, p. 40).

⁶² Le paragraphe premier de cette disposition établit que « [l]a présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien ». Le second paragraphe de l'article 1^{er} dispose encore que « Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention ». Néanmoins, ce paragraphe a été omis du texte puisque le « règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages » (modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002) étend l'application d'une grande partie de la convention aux vols domestiques (voy. son article premier : « [l]e présent règlement met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires. Il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre »).

⁶³ Il s'agit de la « Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929 » (ci-après « convention de Varsovie »), et des instruments qui ont succédé à celle-ci.

dessus⁶⁴ se réfère en fait à l'hypothèse d'un vol aller-retour dont le point de départ (et donc de destination finale) se trouve dans un même État partie à la convention. Cela signifie, par exemple, qu'un vol aller-retour Varsovie-Moscou-Varsovie entre dans le champ d'application spatial de la convention⁶⁵.

2. – Le règlement (CE) n° 261/2004

Le règlement (CE) n° 261/2004 contient une série de règles, communes à tous les États membres de l'Union européenne, relatives aux droits des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard importants de vols. Ces règles sont soumises à une règle d'applicabilité, contenue à l'article 3 qui prévoit que « [l]e présent règlement s'applique :

a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité ;

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire ».

3. – Aspects de droit international privé dans le cas du transport aérien de passagers

Comme indiqué dans l'introduction, l'articulation entre le règlement et la convention est complexe. En 2004, la validité d'une partie du règlement a été mise en cause devant la Cour de justice en raison de son éventuelle incompatibilité avec la convention de Montréal. Il n'y a pas lieu ici d'examiner en profondeur cette question. Nous nous contentons d'indiquer que cette contestation était notamment fondée sur l'article 29 de la convention qui prévoit que « [d]ans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation ».

⁶⁴ C'est-à-dire la référence à l'application de la convention lorsque le lieu de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie.

⁶⁵ Au 30 mars 2012, la Russie n'est pas un État partie à la convention de Montréal.

Cependant, la Cour a décidé qu'« [i]l ne résulte ni [des articles 19, 22 et 29], ni d'aucune autre disposition de la convention de Montréal que les auteurs de cette dernière aient entendu soustraire lesdits transporteurs à toute autre forme d'interventions [...] »⁶⁶. Cette position a été justifiée notamment sur la base de l'article 12 du règlement (CE) n° 261/2004 qui prévoit que ledit règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire, basée sur un instrument juridique différent. Dans ces cas, l'indemnisation octroyée grâce au règlement peut être déduite de cette indemnisation complémentaire.

Ces deux instruments sont donc amenés à coexister. Par conséquent, le raisonnement de droit international privé dans ce domaine s'éloigne du raisonnement classique puisque les demandeurs potentiels peuvent décider du régime qu'ils veulent voir appliquer (dans la mesure où leur situation entre dans le champ d'application des deux instruments)⁶⁷. En fonction de ce choix, le raisonnement de droit international privé variera selon que le litige est introduit sur la base du règlement (a) ou de la convention (b).

a) Le règlement (CE) n° 261/2004

Le règlement (CE) n° 261/2004 ne contient pas de règles de conflit de juridictions. La compétence internationale est donc déterminée sur la base des sources générales.

Pour pouvoir appliquer les dispositions du règlement, le litige doit entrer dans le champ d'application matériel du règlement et respecter la règle d'applicabilité contenue à l'article 3 de celui-ci.

Il n'est fait appel aux règles de conflits de lois du règlement Rome I ou du règlement Rome II que si le litige n'entre pas dans le champ d'application du règlement, que sa règle d'applicabilité n'est pas respectée, ou que tous les aspects du litige ne peuvent être réglés par le règlement (CE) n° 261/2004.

b) La convention de Montréal

La convention de Montréal, dont le champ d'application matériel et la règle d'applicabilité doivent être respectés en vue d'être appliquée, contient des règles de compétence en son article 33 :

« 1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

⁶⁶ C.J., 10 janvier 2006, *IATA*, C-344/04, *Rec.*, p. I-00403, pts. 44 et 45.

⁶⁷ Cette interprétation a été confirmée dans l'arrêt *Rehder*, *op. cit.*, pts. 26-28.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède »⁶⁸.

Lorsque les juridictions sont désignées sur la base de la convention, les dispositions matérielles contenues dans la convention sont directement appliquées au litige. Les règles de conflit de lois contenues dans le règlement Rome I ou Rome II sont utilisées uniquement lorsque tous les aspects du litige ne peuvent être réglés par la convention.

C. — LE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER

Tout comme pour les autres types de transport, le transport par chemin de fer est régi par des sources générales et spéciales. Après avoir analysé les règles déterminant la compétence internationale, nous abordons les sources qui contiennent du droit matériel uniforme applicable au litige.

1. — *La compétence internationale*

La compétence internationale en matière de litige relatif à un transport par chemin de fer est régie par le règlement Bruxelles I et, le cas échéant, par les règles de droit international privé nationales.

2. — *La loi applicable*

Il existe pour ce type de transports deux sources spéciales qui contiennent du droit matériel uniforme : la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (ci-après « COTIF ») du 9 mai 1980 conclue au sein de l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires qui, en son appendice A, contient des règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (ci-après « CIV ») et le règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les

⁶⁸ Le paragraphe 3 spécifie que : « Aux fins du paragraphe 2 : [...] b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard ».

droits et obligations des voyageurs ferroviaires⁶⁹. Depuis l'approbation de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le protocole de 1999, en juillet 2011, l'articulation entre la convention et le règlement européen s'est clarifiée⁷⁰. L'article 2 de l'accord d'adhésion contient en effet une clause de déconnexion rédigée comme suit : « sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la convention qui sont des États membres de l'Union européenne n'appliquent donc les règles découlant de ladite convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union européenne régissant le sujet particulier concerné »⁷¹. En d'autres termes, les États membres appliquent la COTIF sauf si une règle de l'Union européenne contient des dispositions particulières permettant de régler tout ou partie d'un litige spécifique⁷².

Par conséquent, nous abordons d'abord la COTIF avant d'examiner les règles contenues dans le règlement (CE) n° 1371/2007.

a) *La convention relative aux transports internationaux ferroviaires*

Cette convention a notamment « pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les États membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime » (art. 2).

⁶⁹ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, *J.O.*, 3 décembre 2007, L 315, p. 14. Il est entré en vigueur le 3 décembre 2009.

⁷⁰ Accord d'adhésion de la Communauté européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 ; résolution législative du Parlement européen du 24 novembre 2009 sur la proposition de décision du Conseil relative à la conclusion par la Communauté européenne de l'accord d'adhésion de la Communauté européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, COM(2009) 0441. Comme indiqué dans les informations relatives à l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, *J.O.*, 13 juillet 2011, L 183, p. 1, l'accord est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

⁷¹ Une clause de déconnexion est liée à une technique « par laquelle, à l'entremise d'une disposition conventionnelle ou d'une déclaration unilatérale, les États membres de l'Union européenne parties à un traité multilatéral appliquent, dans leurs rapports mutuels, le droit de l'UE correspondant à l'objet du traité et non ce dernier » (J. ETIENNE, *La coexistence des normes multilatérales et européennes. Une étude de la déconnexion et de la substitution*, thèse, Université catholique de Louvain, septembre 2010, p. 10).

⁷² Dans une déclaration additionnelle à l'accord d'adhésion, l'Union européenne a en effet précisé que les termes « régissant le sujet particulier » sont à comprendre « comme s'appliquant au cas d'espèce qui est régi par une disposition de la convention, y compris ses appendices, et n'est pas régi par la législation européenne ».

Ces règles uniformes s'appliquent pour autant que le litige respecte la règle d'applicabilité de la convention. Celle-ci prévoit qu'elle s'applique à « tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux États membres différents ». Lorsque le litige entre dans le champ d'application de cette convention, les règles uniformes qu'elle contient s'appliquent. L'article 5 prévoit que, sauf disposition contraire, les clauses dérogeant à ses règles uniformes sont nulles. Cette disposition admet néanmoins l'application de règles prévoyant une responsabilité et des obligations plus lourdes que les règles uniformes. Il est intéressant de noter que cette convention contient des dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures des voyageurs⁷³.

b) Le règlement (CE) n° 1371/2007

Conformément à la clause de déconnexion examinée plus haut, les États membres appliquent la COTIF sauf s'il existe une règle de l'Union européenne permettant de régler un litige spécifique. Il existe, au sein de l'ordre juridique européen, le règlement (CE) n° 1371/2007. Celui-ci contient du droit matériel uniforme relatif au contrat de transport, aux informations obligatoires à fournir aux passagers, aux titres de transport ou encore à la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leur bagage. L'applicabilité du règlement est évidemment soumise au respect des conditions établies par sa règle d'applicabilité. Celle-ci prévoit que le règlement s'applique « dans toute [l'Union européenne] à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires » (art. 2, § 1^{er}). Elle ajoute que « [l]e présent règlement ne s'applique pas aux services de transport et aux entreprises ferroviaires qui n'ont pas obtenu une licence au titre de la directive 95/18/CE » (art. 2, § 2).

Il résulte de tout ce qui vient d'être développé que les règles de rattachement contenues dans les sources générales (règlement Rome I ou Rome II) sont pertinentes dans deux hypothèses uniquement. D'une part, si la règle d'applicabilité de la COTIF n'est pas respectée et/ou si le litige n'entre pas dans le champ d'application de ladite convention (dont l'application est subsidiaire par rapport à celle du règlement n° 1371/2007). D'autre part, si tous les aspects du litige ne peuvent être réglés par les dispositions de droit matériel contenues dans la COTIF.

⁷³ Voy. les articles 26 et suivants de la convention CIV.

D. — LE TRANSPORT PAR AUTOBUS ET AUTOCAR

Il existe, en matière de transport par autobus et autocar, la convention du 1^{er} mars 1973 relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route⁷⁴. Étant donné que cette convention a fait l'objet de peu de ratifications au sein de l'Union européenne, elle ne fait pas l'objet d'une analyse particulière dans le cadre de cette contribution⁷⁵. Nous nous cantonnons à examiner la compétence internationale et la loi applicable telles que déterminées par des sources européennes et nationales.

Ce sont ainsi les règles de conflit de juridictions du règlement Bruxelles I ou des règles nationales de droit international privé qui permettent de déterminer la compétence internationale en cas de litige relatif au transport par autobus et autocar.

Pour ce type de transport, il existe une source spéciale, à savoir le règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar⁷⁶. Il a été adopté afin de protéger les droits des passagers d'autobus et d'autocar, considérés comme étant les parties faibles du contrat de transport⁷⁷. Il contient notamment des dispositions relatives au droit à une indemnisation en cas de décès, de lésion corporelle, de perte ou de détérioration des bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar. Il prévoit également un montant minimum d'indemnisation⁷⁸. Comme toutes les sources spéciales, le règlement contient une règle d'applicabilité qu'il convient de respecter. Celle-ci est contenue à l'article 2 qui prévoit qu'il s'applique « aux passagers qui voyagent en empruntant des services réguliers destinés à des catégories non déterminées de passagers lorsque la montée ou la descente du passager a lieu sur le territoire d'un État membre et lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 kilomètres » (art. 2, § 1^{er})⁷⁹. Certaines dispositions du règlement trouvent également à s'appliquer lorsque la distance est inférieure à 250 km ainsi qu'aux passagers qui voyagent dans le cadre de services occasionnels lorsque la montée initiale ou la descente finale du passager a lieu sur le territoire d'un État membre (art. 2, §§ 2 et 3). Bien qu'entré en vigueur, ce règlement n'est applicable qu'à dater du 1^{er} mars 2013 (art. 34). Dans l'in-

⁷⁴ Cette convention a été signée à Genève et est disponible sur le site des Nations Unies à l'adresse suivante : http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&lang=fr.

⁷⁵ Parmi les États membres, seules la Slovaquie, la République Tchèque et la Lettonie l'ont ratifiée.

⁷⁶ Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CEE) n° 2006/2004, *J.O.*, 28 février 2011, L 55, p. 1.

⁷⁷ Considérants 1 et 2 du règlement (UE) n° 181/2011.

⁷⁸ Ce règlement sera applicable à partir du 1^{er} mars 2013 (article 34).

⁷⁹ Les services réguliers sont définis à l'article 3 comme étant « les services qui assurent le transport de passagers par autobus ou autocar selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les passagers pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ».

tervalle, la loi applicable est déterminée par les règles de conflit de lois contenues dans les sources générales, à savoir le règlement Rome I ou le règlement Rome II.

À partir du 1^{er} mars 2013, les règles de rattachement contenues dans les règlements Rome I et Rome II seront donc uniquement applicables lorsque le litige n'entre pas dans le champ d'application et/ou ne respecte pas les conditions d'application de cette source spéciale ou lorsque tous les aspects du litige ne peuvent être résolus par les dispositions de droit matériel qu'elle contient.

E. — LE TRANSPORT DE PASSAGERS HANDICAPÉS

La détermination du juge compétente et de la loi applicable aux litiges impliquant des passagers handicapés peut potentiellement mobiliser un grand nombre de sources, générales et spéciales. Le recours à celles-ci varie selon que l'on cherche à déterminer la compétence internationale (1) ou le droit applicable au litige (2).

1. — *La compétence internationale*

La détermination de la compétence internationale dans ce type de litige n'est régie par aucune source spéciale. C'est donc le règlement Bruxelles I ou, dans l'hypothèse où le litige n'entre pas dans son champ d'application, les règles de droit international privé nationales qui trouvent à s'appliquer pour désigner les juridictions compétentes.

2. — *La loi applicable*

Trois règlements européens contiennent du droit matériel uniforme, applicable aux passagers handicapés. Il est important de noter que les deux derniers ne portent pas uniquement sur ces passagers mais contiennent des dispositions y relatives. Il s'agit du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant le droit des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens⁸⁰, du règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires⁸¹ et du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar⁸². Dès lors que ces règlements portent chacun sur des types de transports différents, il n'y a pas lieu d'examiner l'articulation entre eux. Nous les abordons successivement.

⁸⁰ Règlement (CE) n° 1107/2006 concernant le droit des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, *J.O.*, 26 juillet 2006, L 204, p. 1.

⁸¹ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, *J.O.*, 3 décembre 2007, L 315, p. 14.

⁸² Règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, *J.O.*, 28 février 2011, L 55, p. 1.

Nous limitons ici notre analyse aux dispositions portant spécifiquement sur les droits des personnes handicapées. Pour les autres aspects, nous renvoyons aux explications données aux sections précédentes.

a) Les passagers handicapés ou à mobilité réduite et le transport aérien

Le règlement (CE) n° 1107/2006 a été adopté en vue d'offrir aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des possibilités d'emprunter les transports aériens comparables à celles dont disposent les autres citoyens⁸³. Les règles de droit uniforme qu'il contient portent notamment sur l'interdiction de refuser le transport, le droit à l'assistance dans l'aéroport, les indemnisations pour perte ou dégradation de fauteuil roulant et autre équipement de mobilité et d'assistance et enfin, des dispositions relatives aux plaintes⁸⁴.

L'application du règlement est soumise au respect de ses conditions d'applicabilité. Celles-ci sont inscrites à l'article 1^{er}, §§ 3 et 4. Comme précisé précédemment, pour que ce règlement s'applique, il faut que les personnes handicapées ou à mobilité réduite recourent à des services commerciaux de transport aérien de passagers ou aient l'intention de le faire, au départ, à l'arrivée ou en transit, dans un aéroport, lorsque celui-ci est situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent (article 1^{er}, § 3)⁸⁵. Le règlement s'applique également lorsque les passagers quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel lesdits traités s'appliquent, pour autant que le transporteur aérien effectif soit un transporteur aérien européen (article 1^{er}, § 4).

Si le litige entre dans ce champ d'application matériel et temporel et respecte la règle d'applicabilité, le juge applique les dispositions du règlement pour régler le fond du litige.

Il sera donc utile de recourir aux règles de conflit de lois contenues dans les sources générales lorsque, d'une part, le litige n'entre pas dans le champ d'application du règlement et/ou ne respecte pas ses conditions d'application spatiales et, d'autre part, tous les aspects du litige ne peuvent être réglés par cette source.

⁸³ Considérant 1 du règlement n° 1107/2006.

⁸⁴ Le règlement n° 1107/2006 est applicable depuis le 26 juillet 2008 (article 18).

⁸⁵ L'article 3 définit la « personne handicapée » ou « personne à mobilité réduite » comme étant « toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels ou de tout autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs ».

b) Les passagers handicapés ou à mobilité réduite et le transport par autobus ou par autocar

Le règlement (UE) n° 181/2011 a déjà fait l'objet d'un examen au point D dès lors qu'il ne s'adresse pas uniquement aux passagers handicapés ou à mobilité réduite. Rappelons qu'il ne sera applicable qu'à dater du 1^{er} mars 2013 et que le droit applicable est, dans l'intervalle, désigné par les règlements Rome I et Rome II pour déterminer le droit applicable au litige⁸⁶.

Le règlement entend offrir à ces personnes la possibilité d'utiliser les services de transport par autobus ou autocar dans des conditions comparables à celles dont bénéficient les autres citoyens⁸⁷. Il contient, dans son troisième chapitre, des dispositions relatives aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. Ces dispositions portent essentiellement sur le droit au transport, le droit à l'assistance ainsi que les indemnisations pour les fauteuils roulants et les autres équipements de mobilité. L'application du règlement est soumise au respect de ses conditions d'application. Celles-ci disposent que le règlement s'applique à tous les voyages effectués en autobus ou en autocar et plus particulièrement « aux passagers qui voyagent en empruntant des services réguliers destinés à des catégories non déterminées de passagers lorsque la montée ou la descente du passager a lieu sur le territoire d'un État membre et lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 kilomètres » (art. 2). Les règles de rattachement contenues dans les règlements Rome I et Rome II seront donc uniquement applicables lorsque le litige n'entre pas dans le champ d'application matériel et temporel et/ou ne respecte pas les conditions d'application spatiales de cette source spéciale ou lorsque tous les aspects du litige ne peuvent être résolus par les dispositions de droit matériel qu'elle contient.

c) Les passagers handicapés ou à mobilité réduite et le transport ferroviaire

Le règlement (CE) n° 1371/2007, qui a déjà fait l'objet d'un examen au point C, entend également offrir aux personnes handicapées ou à mobilité réduite la possibilité de voyager dans des conditions comparables à celles dont bénéficient les autres citoyens⁸⁸. Ainsi, il contient des dispositions de droit matériel portant sur le droit au transport, à l'assistance et l'indemnisation relative à l'équipement de mobilité ou à un autre équipement spécifique⁸⁹. Cependant, pour pouvoir recourir à ces dispositions, encore faut-il que le litige respecte la règle d'applicabilité. Comme indiqué précédemment, celle-ci prévoit que le règlement s'applique « dans toute [l'Union européenne] à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs

⁸⁶ Article 34 du règlement n° 181/2011.

⁸⁷ Considérant 7 du règlement (UE) n° 181/2011.

⁸⁸ Considérant 10 du règlement (CE) n° 1371/2007.

⁸⁹ Le règlement est applicable depuis le 3 décembre 2009.

entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires » (article 2, § 1^{er}). Elle ajoute que « [l]e présent règlement ne s'applique pas aux services de transport et aux entreprises ferroviaires qui n'ont pas obtenu une licence au titre de la directive 95/18/CE » (art. 2, § 2).

Les règles de rattachement contenues dans les règlements Rome I et Rome II seront donc uniquement applicables lorsque le litige n'entre pas dans le champ d'application et/ou ne respecte pas les conditions d'application de cette source spéciale ou lorsque tous les aspects du litige ne peuvent être résolus par les dispositions de droit matériel qu'elle contient.

Conclusion

En raison de la diversité des sources, la détermination de la compétence internationale et du droit applicable dans le cadre des litiges entre un passager et une société de transport s'avère complexe. Cette diversité ne permet pas de dresser une analyse générale et abstraite des litiges en matière de transport mais impose plutôt d'adopter une approche sectorielle, analysant de manière spécifique chacun des principaux types de transport.

Néanmoins, la manière dont s'articulent ces différentes sources peut être brièvement décrite comme suit : lorsqu'un passager désire faire valoir ses droits, il doit, en priorité, examiner les sources spéciales (internationales ou européennes) pour déterminer la compétence internationale et le droit applicable. Cette configuration découle d'une lecture combinée des articles 67 et 71 du règlement Bruxelles I, des articles 23 et 25 du règlement Rome I et des articles 27 et 28 du règlement Rome II qui conduisent à l'application prioritaire des sources spéciales⁹⁰.

Face à ces sources spéciales, le passager s'assure que le litige entre dans leur champ d'application (matériel et temporel) et respecte leurs conditions d'applicabilité spatiale. Dans la négative, le passager recourt aux règles de droit international privé contenues dans les sources générales (européennes ou, le cas échéant, nationales).

Le passager devra également recourir aux sources générales lorsque tous les aspects du litige ne peuvent être résolus par le droit matériel uniforme contenu dans les sources spéciales. On remarque donc le rôle essentiel que jouent les « règles d'applicabilité » en tant que règles spéciales de conflit de lois insérées directement dans le texte des instruments dont elles déterminent le champ d'application spatial. Elles relèguent les règles de rattachement des règlements Rome I et Rome II au second rang.

⁹⁰ Pour plus de détails, voy. *supra*, note 6.