

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

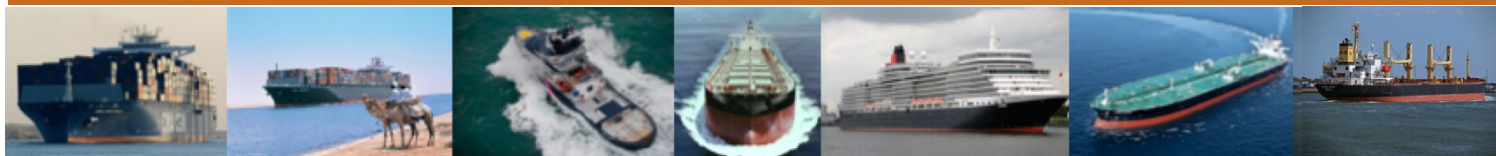
Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 52 - Printemps 2020



"Culpa factum inconsultum quo alteri nocetur"

L'échouement du "Costa Concordia" en juin 2012

Médiation et négociations en France

Patrick Simon

Avocat associé

Villeneuve Rohart Simon & Associés

Ndlr : Nous reproduisons la traduction libre de l'intervention de Me Simon au congrès international des arbitres maritimes (ICMA XXI) qui s'est tenu à Rio de Janeiro début mars 2020. Me Simon défendait les intérêts de l'armateur Costa Crociere et agissait en qualité d'avocat après l'accident.

Les faits

Il s'agissait d'une croisière en janvier 2012, juste après le Nouvel An, lorsque la période de Noël est terminée et qu'il n'y a plus de "fiesta". À cette période de l'année, les prix sont bas, car il n'y a pas beaucoup de clients. Passer une semaine sur un navire de luxe coûte environ 1 000 euros, ce qui reste moins cher que de voyager en voiture ou en avion et de passer six nuits à l'hôtel en Italie ou en Grèce. C'est pourquoi de nombreuses personnes modestes ont choisi ce type de vacances en janvier. Parmi eux, des agriculteurs ou des employés qui ne doivent pas travailler à cette période de l'année, des retraités ou parfois des familles qui veulent être ensemble pendant une semaine dans un environnement en mouvement sans avoir à organiser le voyage, à conduire jusqu'au bout ou à se rendre d'un hôtel à l'autre. Tout est déjà organisé avec un service tout compris. Le navire navigue dans des endroits magnifiques tels que le Stromboli et l'île de l'Elbe. Le navire se déplace généralement d'un endroit à l'autre pendant la nuit, pendant que les gens dorment. Le navire est également un Club en mouvement, offrant la possibilité de faire de nouvelles rencontres et de se faire de nouveaux amis ou même de faire une rencontre romantique ou une simple aventure d'une nuit comme on dit... Tout cela explique le succès rencontré par les croisières et la frénésie au sein de l'industrie de la construction de navires de croisière (beaucoup de navires de croisière ont été et sont encore en construction, en particulier en France et en Italie). Même après le désastre du "Concordia", le nombre de personnes réservant des croisières Costa n'a pas diminué. Au contraire, il a même augmenté au cours des dernières années et il est facile d'en comprendre la raison : il s'agit d'une erreur humaine.

L'échouement du "Costa Concordia" sur l'île de Giglio est dû à une erreur tragique d'un individu : le capitaine du navire, qui a décidé de dévier de la route prévue par la compagnie afin de se rapprocher de la côte de l'île de Giglio. Pourquoi une telle initiative ? Le capitaine voulait impressionner un des membres de l'équipage qui était originaire de cette île et permettre aux habitants de son village d'admirer de près le "Costa Concordia", toutes lumières allumées, dans sa majesté. Le problème était qu'il était trop près de la côte. En n'obéissant pas aux ordres de la compagnie, le capitaine se comportait comme un "fanfarone", comme diraient les Italiens, tout comme le personnage éponyme joué par Vittorio Gassman dans le film *Il Sorpasso* de 1962 réalisé par Dino Risi. Même si le capitaine a effectué une dernière manœuvre habile, qui a permis d'éviter des centaines de morts, sa décision initiale était dangereuse.

Une fois le navire bloqué sur un rocher, il a fallu mettre les passagers dans des canots de sauvetage pour atteindre le rivage de l'île. Certains d'entre eux avaient vu les lumières de l'île et réalisé qu'ils étaient proches de la côte et qu'ils pouvaient nager plutôt que d'attendre longtemps pour avoir une place dans un canot de sauvetage.

Il y avait 3 200 passagers à bord et environ 1 000 stewards, employés de l'hôtel et membres d'équipage. La mer était calme et pas trop froide et certains passagers ont eu le courage de plonger dans l'eau et de nager vers l'île. Malheureusement, un vieux passager est mort dans l'eau à la suite d'une crise cardiaque.

Les dommages

Presque tous les passagers ont été secourus et la plupart d'entre eux n'ont pas été blessés physiquement. Cependant, certains d'entre eux ont été gravement traumatisés car ils étaient terrifiés par la peur de mourir, en particulier certaines personnes qui avaient leur cabine sur le côté bâbord du navire sans vue sur les lumières de l'île et qui pouvaient penser au début que le navire était en pleine mer. Ils ont réalisé plus tard, lorsqu'ils attendaient un canot de sauvetage, qu'ils étaient près du rivage. Le préjudice subi était très différent d'une personne à l'autre car les réactions individuelles sont toujours différentes : du pire (la mort) au plus léger (un simple souvenir désagréable). Le préjudice le plus courant n'était pas physique mais psychologique. Ce traumatisme grave a pris des aspects et des expressions diverses telles que : peur de mourir, cauchemars ou insomnie, tendance suicidaire, dépression nerveuse, dépression (légère ou grave), problèmes sexuels, manque de concentration, manque de vivacité ou d'optimisme, difficulté pour communiquer avec les autres, manque d'appétit, peur des croisières ou des transports (même des avions ou des trains), manque d'intérêt pour le travail ou l'école, pour le sport ou plus généralement pour la vie. Plusieurs couples se sont séparés : la femme reprochant à son mari ou son partenaire d'être un lâche au cours des événements où elle a découvert avec cette catastrophe un aspect inconnu de sa personnalité. Dans certains cas, le mari a reproché à sa femme d'avoir été hystérique au cours des événements.

[Suite de l'article page 2](#)

Cependant, on peut se demander si l'accident est vraiment la cause de la rupture des couples ? La difficulté est toujours la même : le symptôme, la maladie ou le malaise diagnostiqués sont-ils la conséquence exclusive de l'échouement, ou seraient-ils quand même survenu dans le cadre de la vie du passager ? La question est d'autant plus difficile en cas de problèmes sexuels ou d'insomnie ou de manque d'intérêt pour le travail, le sport, et autres..., de dépressions nerveuses ou d'impossibilité de travailler. Seule la peur de monter à bord d'un navire est évidemment une conséquence directe de l'incident. Mais pour tous les autres symptômes, comment peut-on déterminer avec certitude, par exemple, que le manque d'appétit ou au contraire les symptômes de boulimie sont une conséquence directe des événements ? Cela se serait-il produit de toute façon dans la vie du passager en raison d'autres événements ou à la suite d'événements passés ou simplement en raison de son mode de vie ?

Un avocat ne peut pas répondre à ces questions. Seuls un psychologue ou un psychiatre peuvent être utiles dans ce cas. Et c'est ce qui survenu dans l'affaire "Concordia".

L'enquête médicale

De nombreux passagers ont été examinés par des psychiatres désignés par le tribunal, ou par les parties. Des enquêtes médicales ont donc été menées pour chacun d'entre eux. Lors des examens médicaux, j'ai entendu beaucoup d'histoires de vie provenant de personnes très différentes. Ces croisières accueillent à bord des personnes d'origines sociales très variées.

Ces séances étaient quelque chose d'entièrement nouveau pour moi : on entend beaucoup, beaucoup de victimes raconter leur vie après l'accident à un psychiatre. Vous entendez parler de leur vie antérieure, de leur comportement pendant l'accident et de leurs difficultés après les événements. Vous voyez comment ils parlent et comment ils sont. Vous apprenez qu'il est rare de simuler avec succès un traumatisme psychologique. Je me souviens d'une jolie fille souriante de La Réunion : la façon dont elle répondait aux questions, dont elle se déplaçait et souriait, il était clair qu'elle était complètement guérie et qu'elle n'avait pas de problèmes, même peu de temps après les événements. Je me souviens aussi d'un garçon qui tremblait encore, après presque un an, ses pieds et ses jambes tremblaient de partout juste au souvenir des événements et aussi d'une femme qui est devenue complètement chauve après l'accident et qui a été obligée de porter une perruque.

J'ai également découvert lors de ces examens médicaux que l'avocat de la victime mettait toujours l'accent sur les difficultés et le malheur en se basant sur l'idée fataliste que la victime n'avait aucun moyen de surmonter ces événements tragiques. Au contraire, mon travail en tant qu'avocat agissant pour le défendeur, consistait à mettre en lumière les bons côtés en disant quelque chose comme "*vous avez maintenant remonté la pente, vous allez mieux, après un tel accident tout est à votre avantage, vous voyez tous les bons aspects de la vie (plutôt que les mauvais) vous avez de nombreuses qualités pour trouver le chemin du bonheur*". Comme je crois à la liberté de choix et à l'autonomie des individus, je n'ai pas eu à me forcer à être optimiste.

La médiation

Après, ou même pendant ces examens, certains passagers ont entamé une médiation aux États-Unis. Ce processus n'a impliqué qu'environ 130 passagers et s'est déroulé à Miami. Le médiateur n'a pas réussi à persuader les passagers de parvenir à un accord à l'amiable avec Costa Crociere. Ils avaient de très fortes prétentions, plus élevées que ce qu'ils pouvaient attendre d'un tribunal. Après cette conclusion infructueuse, ils ont poursuivi Costa devant un tribunal américain, espérant probablement être indemnisés au niveau américain (ce qui pourrait inclure des dommages-intérêts punitifs). Ce "*forum shopping*" s'est terminé par un déni de juridiction, car Miami n'était pas le lieu de l'accident ni le lieu du domicile du défendeur (la juridiction compétente pouvait être soit la France, soit l'Italie). En effet, Miami n'était que le siège social de la société mère de Costa Crociere (groupe Carnival). Par la suite, certains des demandeurs sont revenus devant les tribunaux français et italiens.

Comme il n'y avait pas de discussion sur la responsabilité, la responsabilité du transporteur envers ses passagers étant stricte et objective, avec un nombre très limité d'exemptions, la discussion s'est concentrée uniquement sur le quantum et il n'y a donc pas eu de véritable procès en dehors des poursuites pénales engagées contre le capitaine en Italie pour l'abandon de son navire. Il n'y a pas eu d'actions, du moins en France, et des transactions ont été conclues avec la quasi-totalité des passagers (environ 470 sur 494). La seule question qui a émergé au début de l'affaire en 2012 concernait les négociations. La question était de savoir s'il était possible de faire une offre de règlement à l'amiable avec un délai précis pour l'accepter ou la rejeter.

C'est la seule question qui a été soumise au tribunal et donc la seule que je puisse commenter.

L'intervention du juge dans les négociations

Il serait intéressant de comparer avec les arbitres : auraient-ils le pouvoir d'interférer dans les négociations ?

Le juge des référés en France peut intervenir dans les négociations des parties en statuant sur ce délai s'il considère que cette condition de délai est un "dommage imminent".

Les tribunaux français ont donc décidé que deux semaines étaient un délai trop court pour que les passagers puissent apprécier l'étendue de leurs droits et a décidé de prolonger de trois mois le délai pour accepter ou refuser l'offre. Je pense que cette décision peut être critiquée pour trois raisons.

a) Une période de deux semaines portée à deux mois semble suffisante pour examiner une offre et il est toujours possible, pour l'avocat adverse, de demander une nouvelle prolongation. La raison pour laquelle une offre est limitée dans le temps est de ne pas la laisser en l'air "*ad vitam aeternam*".

b) Pour avoir un "dommage", il faut avoir une perte, un préjudice. Supposons que certains passagers n'aient pas répondu avant le 31 mars 2012 ou qu'ils aient répondu plus tard. Seraient-ils alors privés de leurs droits ? Pas du tout. Ils conserveraient ces droits intacts et pourraient engager les procédures qu'ils souhaitent et même poursuivre toute négociation avec Costa Crociere, car un délai unilatéral ne ferme aucune porte. Il ne s'agit pas d'un délai de prescription ou d'un délai impératif quelconque, mais, par souci de célérité, d'une compensation rapide. Les passagers ne peuvent pas se plaindre de la rapidité de l'indemnisation.

[Suite et fin de l'article page 3.](#)

Suite et fin de l'article "L'échouement du "Costa Concordia" en juin 2012 - Médiation et négociations en France".

c) En première instance, l'ordonnance a jugé qu'en soumettant l'offre à un délai, le transporteur plaçait ses passagers dans une situation de dépendance morale et économique viciant les règlements potentiellement conclus qui sont considérés comme non valables faute de consentement (contrainte). Toutefois, le délai spécifié par l'offre était non contraignant et a été prolongé à la demande des passagers. Seule l'exploitation abusive d'une situation de dépendance économique, faite pour tirer profit de la crainte d'un mal menaçant directement les intérêts légitimes de la personne, peut vicier son consentement. (CA Versailles, 8 septembre 2011).

En particulier, l'existence d'une dépendance économique, lorsqu'elle est prouvée, ne suffit pas à être qualifiée de vice du consentement sous la contrainte (Civ. 1ère, 3 avril 2002, pourvoi).

Une transaction ne peut être annulée en cas de dépendance économique d'une des parties que si l'autre partie a abusé de cette situation (Com. 16 octobre 2007).

"Le seul fait qu'une personne ou une entreprise se trouve dans une situation économique inégale par rapport à son cocontractant ne permet pas de présumer par lui-même, en dehors des circonstances qui sont propices à sa détermination d'abuser de cette situation, de l'existence d'une violence susceptible de caractériser un défaut de consentement". (CA Rouen, 29 mars 2006).

La Cour d'appel de Lyon a refusé de reconnaître la violence morale *"lorsqu'il n'est pas établi ... que les termes de la signature ont été délibérément précipités ... pour empêcher l'autre partie de donner son consentement éclairé ..."*. (CA Lyon, 29 mars 2007).

Par conséquent, la prétendue *"dépendance économique et morale"* de Costa Crociere dans la formulation de son offre ne pouvait pas être considérée comme *"des conditions qui caractériseraient une violence morale"*.

Il en va de même devant le juge du fond. Il devrait en être de même *"a fortiori"* dans la procédure de référé d'urgence.

Utiliser la notion de *"violence économique"*, ou d'ailleurs de violence morale, est absurde. C'est probablement la raison pour laquelle ce raisonnement semble avoir été abandonné par la Cour d'appel de Versailles qui, se limitant au pouvoir du juge des référés, n'a évoqué que le *"dommage imminent"*. Et c'est aussi la position de la Cour de cassation.

Où sont les dégâts ici ? Notre Cour suprême tient le raisonnement suivant : 15 jours pour accepter une offre met les victimes *"dans la crainte de ne pas pouvoir être indemnisées en cas de refus de leur part et exposées au risque"* d'accepter sans pouvoir évaluer l'étendue de leurs droits.

Je signale trois termes de la phrase : *"dans la crainte"*, *"en cas de"*, *"au risque"*, pour montrer le caractère très incertain de ce qui était envisagé.

La notion qui émerge ici est celle d'une perte subjective et non objective ou réelle. Le passager craint de perdre ses droits s'il refuse l'offre et ne peut prendre une décision en connaissance de cause. Même s'il s'agit d'un sentiment et non d'une réalité, même s'il peut encore intenter un procès, ce sentiment est interprété comme une perte. C'est cette nouvelle notion *"subjectiviste"* de dommage. Même si l'on ne subit pas de perte réelle, la peur que l'on éprouve suffirait à la faire exister.

Ce point de vue est, à mon avis, erroné, car le droit, contrairement à la psychologie, ne traite pas des sentiments, des impressions, mais des réalités et des preuves.

Elle est également dangereuse dans la mesure où elle favorise la culture de l'excuse. Permettre de revenir sur ses engagements chaque fois qu'on les regrette sous prétexte que les délais étaient trop courts ou que les personnes sont trop fragiles, n'est-ce pas porter atteinte à la sécurité des transactions et, plus généralement, au progrès humain ? N'est-ce pas ouvrir une brèche dans un principe jusqu'ici solide qui commande d'assumer la responsabilité de nos décisions parce que nous sommes libres de le faire ? En écrivant que le risque *"constituait un dommage imminent"*, la Cour suprême n'a-t-elle pas sapé l'un des ressorts essentiels de l'action humaine ? Le risque ne peut être un dommage que s'il se matérialise dans une direction précise, c'est-à-dire s'il cesse d'être un risque. En soi, il n'est que chance ou malchance (selon le cas), une potentialité.

Si le risque en soi était une perte, nous n'aurions jamais découvert le feu (qui peut être utile ou dangereux selon la forme qu'il prend) et nous pourrions encore être des hommes des cavernes.

