



Accident au cours d'une croisière: la CJUE clarifie le régime de responsabilité

Commentaire d'arrêt publié le **28/10/2026**, vu **25 fois**, Auteur : [Maître Valérie Augros](#)

La CJUE dans sa décision du 4 juin 2026 clarifie le régime de la responsabilité applicable à l'organisateur (ou au vendeur) d'une croisière lorsque le croisiériste est victime d'un accident à bord.

Les croisières maritimes connaissent un succès incontestable. Ces dernières années ont été marquées par un net essor de ce mode de vacances qui s'est largement démocratisé.

Les croisières se sont en effet diversifiées proposant, selon les envies, des activités de loisirs multiples à bord de navires gigantesques qualifiés parfois de « monstres des mers » ou « hôtels flottants » ou à l'opposé, offrant une expérience plus confidentielle sur des navires à taille humaine à la rencontre de faunes sauvages ou d'espaces vierges dans des contrées plus australes.

Malgré un coup d'arrêt en 2020 et 2021 en raison de la pandémie de COVID-19, l'attrait pour ce mode de vacances a repris sa progression fulgurante après 2022. Ainsi, selon le rapport de 2026 du CLIA, plus de 37.5 Millions de passagers ont réalisé une croisière l'année dernière.

De fait, les demandes d'indemnisation se sont multipliées à l'occasion de nombreux accidents individuels à bord ou de récents naufrages. Une question essentielle restait en suspens au niveau européen, à savoir celle du régime de responsabilité applicable lorsqu'un croisiériste est victime d'un accident au cours d'une croisière.

Il est admis qu'une croisière présente en principe les caractéristiques d'un forfait touristique au sens de l'article L.211-2 du code du tourisme. Pour autant, une grande partie de la doctrine et de la pratique s'opposait à l'application du régime juridique issu du code du tourisme et de la directive européenne n°90/314/CEE (remplacée depuis par la directive n°2015/2302) prévoyant une responsabilité de plein droit de l'organisateur et préférait le régime de responsabilité issu de la convention d'Athènes de 1974 (modifiée par le Protocole de Londres de 2002) lequel prévoyait une responsabilité pour faute ainsi que des plafonds d'indemnisation.

La CJUE vient de rendre une décision importante (**CJUE, 4 juin 2026, affaire C-629-24**). Elle clarifie enfin le régime de la responsabilité applicable à l'organisateur (ou vendeur) de la croisière lorsque le croisiériste est victime d'un accident entraînant le décès ou des lésions corporelles.

Sans évincer totalement la réglementation applicable aux forfaits touristiques, elle fait prévaloir les conditions et limites d'indemnisation prévues par les articles 3 et 7 de la convention d'Athènes lorsque l'accident survient au cours du transport maritime, lequel transport est défini comme étant la période pendant laquelle les passagers se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement. Ce faisant, elle choisit de se référer à un critère spatio-temporel et écarte ainsi l'approche protectrice de la Cour de Cassation (Civ. 1, 9 décembre 2015, n°14-20.533) qui retenait jusqu'à présent la responsabilité de plein droit de l'organisateur de la

croisière (ou du vendeur) conformément aux dispositions de l'article L.211-16 du code du tourisme.

Désormais, l'organisateur (ou le vendeur) d'une croisière ne pourra plus voir sa responsabilité engagée de plein droit pour un accident survenu à bord ou au cours de l'embarquement ou débarquement: il faudra se soumettre, à l'instar du transporteur maritime, aux conditions et limites prévues par les articles 3 et 7 de la convention d'Athènes.

Pour en savoir plus sur notre analyse de l'arrêt de la CJUE, consultez notre article "[Accidents de croisière: ce que précise la CJUE sur le régime de responsabilité](#)" publié dans le Journal Spécial des Sociétés.

V.Augros