

Le navire en attente de livraison, une zone de non-droit ? ***Le cas du Celebrity Apex***

Michel MORIN

Docteur en droit

Consultant - Chercheur associé au CDMO

Le 24 mars 2020, alors que les Français vivaient depuis une semaine sous le régime du confinement, que toutes les fêtes et rassemblement divers avaient été annulés, le journal local (Ouest-France) a relaté que, sur le *Celebrity Apex*, navire de croisière en attente de livraison à son propriétaire et amarré à un quai des bassins à flot de Saint-Nazaire, dont l'équipage comprend près de 1500 personnes, il y avait eu le 21 mars une fête gigantesque à bord ; pour preuve, l'article contenait un lien vers une vidéo diffusée sur le réseau Snapchat. Malheureusement, quelques jours plus tard, des symptômes du covid-19 sont apparus chez plusieurs membres d'équipage. Le même journal, le 26 mars, faisait état de la présence de sept personnes atteintes, de sept autres cas probables, et de 78 personnes présentant des symptômes pouvant être ceux du covid-19. Puis le 31 mars, il indiquait que 734 personnes avaient été testées à bord et que 157 étaient contaminées. Ce navire était devenu en quelques jours un foyer significatif du Covid-19.

Actuellement, la situation semble s'y être stabilisée. Toujours selon le même journal, à la date du 23 avril, parmi les 863 personnes restant à bord, il n'y a aucun malade bien qu'il y ait parmi celles-ci des personnes qui ont été testées positives mais qui ne présentent aucun symptôme ou ont été guéries.

Ce navire, construit par les Chantiers de l'Atlantique, devait être livré à l'armateur, Celebrity Cruises qui est une compagnie américaine filiale de RCCL (Royal Caribbean Cruise Line), le 20 ou 21 mars. Cependant, cela ne s'est fait que le 27 mars. Ce navire est enregistré sous le pavillon de Malte.

Comment cette fête a-t-elle pu se tenir à bord ? Est-ce à dire que, pendant les quelques jours précédant le départ (théorique) du navire pour sa croisière inaugurale prévue aussitôt après la livraison, elle pouvait être organisée sans tenir compte des règles applicables en France ? D'où notre titre en forme de boutade, puisque, le droit ayant horreur du vide, il y a évidemment toujours une règle juridique à laquelle on peut rattacher une situation vécue. Une zone de non-droit n'existe pas. Nous ne partageons pas l'opinion du sous-préfet, telle que rapportée par la presse, selon laquelle « c'est une situation juridique particulière, le bateau appartenant à une société privée ; on ne va pas voir chez les gens s'ils prennent l'apéro » (Ouest-France du 30 mars).

Pour le moment, en raison du covid-19, ce navire est toujours amarré à un quai des bassins à flot de Saint-Nazaire et ne repartira probablement pas avant au moins plusieurs semaines, voire plusieurs mois. C'est ainsi une situation insolite. Ce navire était à tous égards sous juridiction française quand cette fête à bord a eu lieu, fête dont on peut penser qu'elle a participé à la diffusion du virus parmi les membres de l'équipage puis, quelques jours après, il est passé sous pavillon de Malte tout en restant amarré au même endroit à Saint-Nazaire.

Pour le juriste, il est intéressant d'observer si cette situation insolite entraîne des complications juridiques quelconques, de savoir si des mesures spécifiques ont été prises, de découvrir d'éventuelles actions juridiques en cours, etc. Ce court article n'a pas la prétention de faire une

recension exhaustive des problèmes juridiques qui pourraient se poser en relation avec ce navire et son équipage. Il s'agit seulement de faire état de ce que nous avons constaté pour le moment et des commentaires que cela nous inspire. Cet article s'articule en trois points : la fête à bord, le confinement qui a suivi, puis ensuite la *class action* lancée aux Etats-Unis par une serveuse du navire touchée par le covid-19.

1. La fête du 21 mars

A cette date, ce navire était entièrement sous juridiction française. Il était à quai en attente du changement de pavillon, puis du voyage inaugural qui allait suivre. La loi française était applicable. Par conséquent l'arrêté ministériel du 14 mars 2020 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la propagation du virus covid-19, arrêté dressant une liste d'établissements accueillant du public, était en principe applicable.

Cet arrêté contient un chapitre 2 intitulé « Mesures concernant les rassemblements, réunions, activités et navires transportant des voyageurs » et comprenant deux articles, les articles 2 et 3. L'article 2 énonce, en son premier alinéa, que « afin de ralentir la propagation du virus covid-19, tout rassemblement, réunion ou activité mettant en présence de manière simultanée plus de 100 personnes en milieu clos ou ouvert, est interdit sur le territoire de la République jusqu'au 15 avril 2020 ».

Le *Celebrity Apex* n'avait pas de voyageurs à bord, seulement l'équipage (près de 1500 personnes). Cependant, cela n'excluait nullement l'application de cet arrêté. Le libellé suffisamment large du chapitre 2 et de l'alinéa précité de l'article 2 montre que le but de l'arrêté est de couvrir toutes les possibilités de réunion de plus de 100 personnes. Un coup d'œil au préambule de cet arrêté qui, outre huit visas, comprend également huit considérants dont certains plutôt consistants, confirme l'interprétation rigoureuse qu'il faut en avoir. Cet arrêté était à lire en complément du décret n°2020-260 du 16 mars portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus covid-19, c'est-à-dire le décret instituant le confinement. Ainsi, en vertu de l'arrêté du 14 mars, toute réunion de plus de 100 personnes dans une salle, publique ou privée, était interdite. La fête qui a eu lieu à bord du *Celebrity Apex* était manifestement une réunion de plus de 100 personnes et constituait une infraction à cet arrêté.

On peut certes imaginer que le commandant, chargé de l'ordre à bord de ce navire, n'avait pas forcément connaissance de cet arrêté. Sa préoccupation principale concernait certainement le départ de Saint-Nazaire, croisière inaugurale ou pas. Mais cela ne change pas le fait qu'il était en infraction avec la réglementation française.

On peut certes aussi se poser des questions sur la légalité de certaines dispositions de cet arrêté du 14 mars qui a été signé seulement par le ministre de la santé et qui a été modifié à diverses reprises, presque chaque jour, jusqu'à son abrogation par l'arrêté du 23 mars 2020. L'un des arrêtés modificatifs, celui du 16 mars, a été complété le même jour par le décret du Premier Ministre n° 2020-261 ayant pour seul objet d'énoncer l'entrée en vigueur immédiate de l'arrêté (quid de l'entrée en vigueur de l'arrêté d'origine du 14 mars et des autres arrêtés modificatifs ?). Situation juridique plutôt étrange¹.

¹ Voir les deux notes de Julien Boudon, publiées dans le blog <https://www.leclubdesjuristes.com> : 04/04/2020 *De quelques problèmes juridiques et politiques dans les circonstances actuelles* et 07/04/2020 *Note complémentaire sur l'illégalité du décret n° 2020-260 du 16 mars*.

Le Gouvernement avait parfaitement conscience de la fragilité juridique du dispositif de lutte mis en place contre le covid-19 puisqu'il était déjà certainement en train de travailler au projet de loi qui sera déposé au Sénat le 18 mars et qui donnera lieu à la loi n° 2020-290 du 23 mars, intitulée « loi d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 », qui a notamment institué dans le code de la santé publique un chapitre intitulé « Etat d'urgence sanitaire » (articles L. 3131-12 à L. 3131-20). La fragilité du dispositif en place avant la loi était implicitement reconnue dans l'exposé des motifs où on y lisait que « Les mesures portant atteinte à la liberté d'aller et de venir, à la liberté d'entreprendre et la liberté de réunion sont prises par le Premier ministre, en cohérence avec la jurisprudence administrative et constitutionnelle qui lui reconnaît un pouvoir de police générale au niveau national, tandis que le ministre de la santé aura vocation quant à lui à prendre les autres mesures, en particulier sanitaires, appelées par les circonstances ». Dans le cadre juridique nouveau défini par cette loi, le jour même de sa promulgation (23 mars), seront adoptés le décret n° 2020-293 qui a abrogé le décret n° 2020-260 et l'arrêté qui a abrogé celui du 14 mars ; le décret n° 2020-293 porte en visa le nouvel article L. 3131-15 du code de la santé publique et l'arrêté du 23 mars le nouvel article L. 3131-16 de ce code. L'ordre juridique a ainsi repris un cours normal.

Pour en revenir au *Celebrity Apex*, peut-être le commandant avait-il seulement les informations en provenance de son armateur, en étant surtout soucieux des changements à apporter éventuellement au programme du navire. D'autre part, l'équipage était apparemment à bord depuis environ une quinzaine de jours et, comme personne n'était malade, on peut supposer que le commandant a estimé qu'une fête pouvait se tenir sans encombre, en dehors de toute règle applicable localement, qu'il en ait connaissance ou pas. Mauvaise évaluation puisque, si la fête n'est pas elle-même à l'origine de l'introduction du virus à bord, elle a probablement favorisé sa propagation. Comment ce virus est-il arrivé là ? Est-ce avec des membres de l'équipage qui l'ont amené avec eux et pour lesquels le temps d'incubation a été supérieur à ce que le commandant a estimé suffisant pour garantir la santé de la totalité de l'équipage ? Est-ce avec des employés des Chantiers de l'Atlantique ou des sous-traitants qui sont intervenus à bord jusqu'au 20 mars ? Nous n'aurons probablement jamais la réponse.

2. L'arrêté de confinement du Préfet de Loire-Atlantique

Le journal Ouest-France a fait état le 27 mars d'un arrêté de confinement pris par le Préfet de Loire-Atlantique. Quelques jours plus tard, nous avons cherché cet arrêté sur le site Internet de la Préfecture, notamment dans le Recueil des actes administratifs du département (RAA). Nous ne l'avons pas trouvé, mais avons trouvé en revanche un communiqué de presse daté du 26 mars où les informations qui y figurent sont celles que nous avons vues dans la presse.

Curiosité de juriste, nous avons demandé, au titre de l'accès aux documents, copie de cet arrêté, notre but étant de voir comment les autorités publiques avaient traité cette situation inédite. Un communiqué de presse est certes intéressant, mais connaître les dispositions précises de l'arrêté est toujours préférable. Il permet de savoir, d'une part par les visas de l'arrêté, sur quelles bases l'autorité publique fonde son action et, d'autre part par le dispositif, comment les mesures prévues sont exactement libellées. Cela permet aussi éventuellement d'apprendre des choses qui ne sont pas reprises dans le communiqué mais qui peuvent avoir un intérêt juridique.

Nous avons demandé cette copie par l'intermédiaire du formulaire de contact accessible à partir de la page d'accueil de la Préfecture. Nous avons reçu en retour un arrêté, qui n'est pas celui cité dans le communiqué du 26 mars, mais un arrêté postérieur daté du 30 mars portant décision de mise en quarantaine du navire *Celebrity Apex*. L'article 4 de cet arrêté indique que l'arrêté du 25 mars 2020 portant décision de mise en quarantaine du navire *Celebrity Apex*, donc avec un intitulé identique, était abrogé.

L'arrêté qui nous a été communiqué (celui du 30 mars) prévoit que les personnes à bord du navire sont mises en quarantaine avec interdiction de quitter le bord sans autorisation médicale et qu'elles ne peuvent le quitter qu'avec une autorisation de l'autorité administrative. Il y est dit que la liste des personnes présentes à bord du navire figure en annexe de l'arrêté mais elle ne nous a pas été communiquée ; elle aurait été de toute façon sans intérêt pour notre propos. Cette mise en quarantaine est donc stricte. Il est aussi indiqué que cet arrêté sera publié au RAA, ce qui n'a pas été le cas à ce jour.

Intrigué par le fait qu'il avait été nécessaire de prendre un nouvel arrêté à cinq jours d'intervalle, nous avons redemandé à avoir connaissance de celui pris le 25 mars, qui était en réalité celui demandé initialement. Pas de réponse. Y avait-il des dispositions de fond qui étaient différentes ? Les bases juridiques visées dans le préambule ou bien les considérants ont-ils changé ? Qu'est-ce qui a pu justifier ce nouvel arrêté ? Mystère.

D'un point de vue juridique, la seule différence notable entre les deux dates pour ce qui concerne la situation du navire et de son équipage est que le premier arrêté, daté du 25 mars, a été pris avant la livraison du navire le 27 mars et le second après cette date. Mais cet arrêté du 30 mars ne fait nullement référence au pavillon du navire. L'adoption de ce nouvel arrêté semble donc être indépendant du changement de pavillon. D'ailleurs, ce pavillon, celui de Malte², est d'une transparence immaculée, si l'on peut dire. En effet, que doit-on penser du fait que le site de la compagnie Celebrity Cruises mentionne que la livraison s'est faite de manière virtuelle entre elle et les Chantiers de l'Atlantique par un échange des drapeaux français et américains, tout en passant sous silence le pavillon maltais³. Quelle est la nature du « lien substantiel » existant entre Malte et ce navire, obligation figurant à l'article 91, 1°, de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)⁴ ? Quoi qu'il en soit, nous ne pensons pas que le changement du pavillon du navire ait eu une incidence quelconque sur la nécessité de rédiger un nouvel arrêté préfectoral.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que cet arrêté préfectoral du 30 mars, comme c'était d'ailleurs aussi le cas de l'arrêté ministériel du 14 mars, vise en son préambule la « Déclaration » du Directeur général de l'OMS du 30 janvier 2020 indiquant que la flambée due au nouveau coronavirus constitue une « urgence de santé publique de portée internationale ». Cette « Déclaration », bien que rédigée de manière peu juridique⁵, est néanmoins l'acte qui déclenche, conformément à l'article 12 du

² Les sites www.vesselfinder.com et www.marinetraffic.com mentionnent cet Etat comme Etat du pavillon. Notons que la page d'accueil du site Internet du registre maltais <https://www.transport.gov.mt/ship-registration> s'ouvre par le sous-titre « Flag of confidence ». Sachant que ce pavillon est plutôt connu comme « Flag of convenience », en étant le troisième Etat de ce type, après le Panama et le Libéria, pour le nombre de navires enregistrés <https://www.opensea.pro/blog/flags-of-convenience>, la présence de ce qualificatif que lui donne l'Etat de Malte est significative de la nature de ce pavillon.

³ <https://www.celebritycruises.com/captains-club/newsletter/exclusive-captains-club-newsletter-april-2020>

⁴ Cette question se pose pour l'ensemble de ces navires de croisière. Que penser par exemple du cas du navire *Braemar* sous pavillon des Bahamas et auquel l'Etat des Bahamas a refusé l'accès à ses ports ? Cf. par exemple <https://www.maritime-executive.com/article/port-of-mariel-helps-fred-olsen-passengers-return-home>

⁵ [https://www.who.int/fr/dg/speeches/detail/who-director-general-s-statement-on-ihr-emergency-committee-on-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)](https://www.who.int/fr/dg/speeches/detail/who-director-general-s-statement-on-ihr-emergency-committee-on-novel-coronavirus-(2019-ncov)). Cette « Déclaration » a plutôt l'apparence d'un communiqué de presse qui, dans sa première moitié, fait l'éloge des « mesures sans précédent » prises par la Chine et mentionne « l'attachement de la Chine à la transparence ». Au sujet de l'attitude controversée de la Chine, certains juristes s'interrogent sur la possibilité (ou non) de mettre en cause sa responsabilité devant une juridiction internationale ; voir sur le sujet, Thibaut Fleury Graff, billet du 30/04/2020, *Covid-19 et droit international : la Chine peut-elle être tenue juridiquement responsable de la crise sanitaire ?* in <https://www.leclubdesjuristes.com/> et Peter Tzeng, billet du 02/04/2020, *Taking China to the International Court of Justice over Covid-19* in <https://www.ejiltalk.org/author/ptzeng/>

Règlement sanitaire international (RSI), l'obligation pour les Etats de prendre des mesures adaptées pour lutter contre une telle urgence [A noter que le RSI n'emploie ni le terme d'épidémie ni celui de pandémie mais seulement celui d' « urgence de santé publique de portée internationale » qui s'entend, selon la définition donnée à l'article 1^{er}, « d'un événement extraordinaire dont il est déterminé : i) qu'il constitue un risque pour la santé publique dans d'autres Etats en raison du risque de propagation internationale de maladies, et ii) qu'il peut requérir une action internationale coordonnée »].

Ensuite, conformément aux articles 15 à 18, cette déclaration est accompagnée de recommandations aux Etats, au nombre de sept, sur les types de mesure à prendre. Ces recommandations étaient en réalité plutôt vagues. La première est même contradictoire avec la déclaration « d'urgence de santé publique de portée internationale » puisqu'il y est seulement dit que « Premièrement, il n'y a aucune raison de prendre des mesures qui perturbent inutilement les voyages et les commerces internationaux. L'OMS ne recommande pas de limiter les échanges commerciaux et les déplacements ». Les autres six recommandations sont très générales (soutenir les pays dont le système de santé est plus fragile, accélérer la mise au point de vaccins, de médicaments et d'outils de diagnostic, lutter contre la propagation des rumeurs, etc.) et ne contiennent aucun *modus operandi* pour leur mise en œuvre. Ce n'est que peu à peu que l'OMS a montré qu'elle avait pris conscience de la gravité de la situation, le Directeur général déclarant par exemple le 11 mars (soit deux jours après la décision de confinement prise par le Gouvernement italien), en délaissant le vocabulaire du RSI, que le covid-19 pouvait être qualifié de pandémie, qu'il s'agissait de la première pandémie causée par un coronavirus, que nous n'avons jamais vu de pandémie qui dans le même temps peut être maîtrisée, et que l'OMS appelle ainsi les pays à prendre d'urgence des mesures agressives⁶. Dans ce contexte évolutif, le visa de la Déclaration du 30 janvier dans l'arrêté du Préfet de la Loire-Atlantique apparaît tout à fait justifié.

Cet arrêté préfectoral du 30 mars vise en outre de manière logique le décret du 23 mars dont l'article 3 prévoit, en son paragraphe III, que le préfet est habilité à adopter, lorsque les circonstances locales, l'exigent des mesures plus restrictives en matière de trajet et de déplacement que celles prévues au paragraphe I, c'est-à-dire le confinement ordinaire qui inclut la possibilité pour les personnes de se déplacer pour des motifs déterminés⁷. En revanche, cet arrêté vise aussi le décret n° 2020-260 du 16 mars qui a été précisément abrogé par celui du 23 mars ; nous ne voyons pas quelle peut être son utilité.

Au-delà de ces quelques commentaires, nous nous demandons pour quelles raisons nous avons eu un refus implicite du Préfet de communiquer son arrêté du 25 mars. Y a-t-il donc dedans quelque chose que le Préfet souhaite garder confiné ? Ou bien est-ce dû simplement à cette culture du secret qui irrigue toujours l'administration française ? Pourtant, la CADA et les tribunaux de l'ordre administratif lui font régulièrement des rappels sur l'obligation de communiquer aux tiers des documents qu'elle détient, ce qui est assurément le cas d'un arrêté préfectoral. Il est utile de rappeler à ce propos que le Conseil constitutionnel, sur la base de l'article 15 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 qui énonce que « la société a le droit de demander compte

⁶ <https://www.who.int/fr/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>

⁷ Notons que l'article 4, qui a été exhaustivement complété par le décret 2020-370 du 30 mars, prévoit qu'il est interdit à tout navire de croisière, avec ou sans passagers, de faire escale, de s'arrêter ou de mouiller dans les eaux intérieures et la mer territoriale. Malgré les précisions apportées par ce décret du 30 mars, le cas singulier du *Celebrity Apex* qui était déjà au mouillage au moment où ce décret a été pris n'est pas prévu, mais il était inutile de compliquer ce décret par une disposition spécifique, les mesures pouvant être prises par le préfet en vertu de l'article 3 comblant ce vide juridique.

à tout agent public de son administration », a consacré très récemment, par une décision du 3 avril 2020, un droit constitutionnel d'accès aux documents administratifs⁸. Nous ne voyons pas quel motif d'intérêt général pourrait justifier un refus de communication d'un tel arrêté préfectoral.

3. La *class action* lancée aux Etats-Unis

Une action de groupe a été lancée contre Celebrity cruises par un cabinet d'avocats de Miami au nom d'une serveuse bulgare du *Celebrity Apex*, Alexandra N., qui a contracté le covid-19⁹. A cette action de groupe, introduite auprès de la *District Court* de Miami, peuvent se joindre tous les autres membres d'équipage se trouvant dans une situation similaire et travaillant sur l'ensemble des navires de la compagnie Celebrity Cruises.

Cette action de groupe reproche à la compagnie d'avoir ignoré de manière flagrante les directives du 18 février pour la gestion des soupçons de cas de covid-19 à bord des navires (*Interim Guidance for ships*)¹⁰ et l'ordre du 14 février de ne pas appareiller (*No sail Order*)¹¹, deux textes adoptés par l'organisme fédéral CDC (Centers for disease control and prevention). Selon cette plainte, Celebrity Cruises, dont le principal établissement est à Miami, connaissait ces textes ou, pour le moins, devait les connaître, notamment en considérant que l'ensemble du secteur de la croisière avait reçu une alerte précoce début février quand les premiers cas de cette maladie sont apparus sur le *Diamond Princess*, navire appartenant à Princess Cruise Lines qui est une filiale de Carnival Corporation, l'autre grande compagnie de croisière américaine. Une autre alerte a ensuite été adressée au secteur de la croisière au moment de l'apparition de cas de covid-19 sur le *Grand Princess* fin février.

La plainte retrace l'évolution de la propagation de la maladie à partir de la confirmation le 31 décembre 2019 par les autorités régionales de Wuhan en Chine de l'apparition d'une nouvelle forme de pneumonie, en mentionnant certaines dates-clés comme le premier cas aux Etats-Unis le 21 janvier, la Déclaration du Directeur général de l'OMS le 30 janvier et le soupçon de cas sur le *Celebrity Eclipse* le 2 mars. On y lit que c'est ce même 2 mars que l'équipage a embarqué sur le *Celebrity Apex* à Saint-Nazaire. Le 13 mars, RCCL a décidé de suspendre toutes ses croisières, y compris celles de ses filiales.

La plainte indique que la compagnie avait le 13 mars des raisons de soupçonner la présence de covid-19 à bord du *Celebrity Apex*, sans indiquer toutefois comment la plaignante en a eu connaissance. La compagnie a décidé de limiter à bord, sans toutefois prendre de mesure stricte, les déplacements non essentiels du personnel sur le navire ou à l'extérieur. Malgré ces soupçons, du 17 au 20 mars, des contractants indépendants ont continué à aller et venir sur le navire puis, le 21 mars, l'équipage a participé à des exercices obligatoires. Enfin, en soirée de ce 21 mars, il y a eu la *crew party* qui a été dévoilée à l'extérieur par Snapchat. La plaignante, Alexandra N., a été testée positive pour le covid-19 le 30 mars et, au 6 avril, environ 350 membres de l'équipage l'ont aussi été testés.

La plainte a été introduite conformément à la règle 23 des *Federal Rules of Civil Procedure*, règle traitant précisément des *Class Actions*. Le nombre de plaignants n'est pas pour le moment connu puisque nombre d'entre eux sont en isolement forcé ou volontaire à bord des navires de la compagnie, mais il pourrait excéder 10 000 (§ 37).

⁸ Décision 2020-834 QPC, 3 avril 2020, UNEF, *Communicabilité et publicité des algorithmes mis en œuvre par les établissements d'enseignement supérieur pour l'examen des demandes d'inscription en premier cycle*.

⁹ Demande accessible en ligne à <https://www.lipcon.com/work-in-progress/complaint-celebrity-coronavirus/>

¹⁰ <https://www.cdc.gov/quarantine/maritime/recommendations-for-ships.html>

¹¹ https://www.cdc.gov/quarantine/pdf/signed-manifest-order_031520.pdf

Il y est précisé que les plaignants ont des contrats individuels ou des contrats collectifs (*Collective Bargaining Agreements*) qui prévoient que les litiges entre la compagnie et le personnel sont soumis à l'arbitrage. Toutefois, la plainte indique qu'aucun de ces contrats ne prévoit qu'une *class action* soit soumise à l'arbitrage. Cette question de la compétence de la cour de Miami sera certainement la première à résoudre puisque *Celebrity Cruises* fera sans aucun doute valoir que ce sont les clauses d'arbitrage qui s'appliquent.

Si la cour de Miami se considère compétente, l'ensemble des plaignants baseront leur demande pour les dommages sur le fondement du *Jones Act* (Merchant Marine Act of 1920), codifié dans le Titre 46 du US Code. Ils s'appuient sur le § 30104 qui traite des *Personal injury or death to seamen* et qui énonce que : « *A seaman injured in the course of employment or, if the seaman dies from the injury, the personal representative of the seaman may elect to bring a civil action at law, with the right of trial by jury, against the employer. Laws of the United States regulating recovery for personal injury to, or death of, a railway employee apply to an action under this section* ».

Le cabinet d'avocat qui a introduit la demande fait notamment valoir que la Cour suprême des Etats-Unis a considéré que les marins sont sous la tutelle des cours d'amirauté (« *Seafarers are wards of Admiralty Courts* », § 13). Mais il s'agit de savoir dans quelle mesure les personnels des navires de croisière immatriculés dans un registre étranger, comme Mme Alexandra N., serveuse, peuvent être en l'occurrence considérés comme des *seafarers* au sens des précédents de la Cour suprême des Etats-Unis sur lesquels la plainte s'appuie.

Si elle était couronnée de succès, cette *class action*, introduite pour des personnels exerçant leur travail à bord de navires qui ne sont pas enregistrés aux Etats-Unis, aurait probablement des répercussions sur le secteur de la croisière. Les compagnies de ce secteur ne manqueraient certainement pas de réorganiser leur mode de relation contractuelle avec le personnel du bord pour trouver la parade face à ces *class actions*.

Cette *class action* ne sera pas la seule en lien avec le covid-19 à être lancée aux Etats-Unis. Fin avril, au moins une vingtaine ont déjà été lancées contre Carnival par des passagers qui ont subi le confinement à bord ou qui ont contracté la maladie¹². Dans ce cas-là, l'action ne se pose pas dans les mêmes termes puisque les demandes ne seront pas basées sur le *Jones Act*.

¹² Newsletter <https://gcaptain.com>, billet du 29/04/2020, *Class action suits face uphill battle against cruise lines*.